

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΑ ΕΡΓΑ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ
ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ**

Παπαγεωργίου Ευαγγελία (ΑΜ 13/09)

Επιβλέπων Καθηγητής: Σκιαδάς Δημήτριος

Θεσσαλονίκη, Ιανουάριος 2011

Περίληψη

Ο σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση των τρόπων ενσωμάτωσης των περιβαλλοντικών απαιτήσεων στα έργα υποδομών. Η προσπάθεια αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο μιας γενικότερης συζήτησης για τη σχέση ανάμεσα στο περιβάλλον και την ανάπτυξη, ενόψει του παγκόσμιου οικολογικού προβλήματος που έχει προκύψει. Τα έργα υποδομών, ως βασικός μοχλός ανάπτυξης, αποτελούν ένα μεγάλο μέρος αυτού του προβλήματος και, ιδιαίτερα, αυτά που καταλαμβάνουν μεγάλη έκταση και επιδρούν σημαντικά στο περιβάλλον, όπως στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Για το λόγο αυτό έχουν θεσπιστεί διαδικασίες για κάθε είδος έργου ώστε να τηρούνται οι περιβαλλοντικοί όροι και να προστατεύεται αποτελεσματικά το περιβάλλον. Μια από τις πιο σημαντικές μεθόδους είναι η Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, κυρίως μέσω της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που έχει θεσμοθετηθεί σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτή η καταγραφή εντάσσεται στα πλαίσια της πολιτικής της αειφόρου ανάπτυξης που έχει καθιερωθεί πλέον ως η γενική αρχή που πρέπει να διέπει κάθε πολιτική και δραστηριότητα.

Λέξεις Κλειδιά: περιβάλλον, ανάπτυξη, αειφόρος ανάπτυξη, έργα υποδομών, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Abstract

The purpose of this paper is to explore ways of integrating environmental requirements in infrastructure projects. This effort is part of a broader debate about the relationship between environment and development given the global ecological problem emergence. Infrastructure projects as a key growth lever constitute a great part of this problem and, particularly, those occupying large areas and having significant impact on the environment, such as those in the sectors of transports, the energy and telecommunications. For this reason procedures have been established for each type of projects to ensure the compliance with environmental terms and effectively protect the environment. One of the most important methods is the Environmental Impact Assessment, particularly through the Environmental Impact Study that has been established at national and European level. This recording is part of the policy of sustainable development that has been established as a general principle that should underpin any policy and activity.

Keywords: environment, development, sustainable development, infrastructure, environmental impact study.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ABSTRACT	4
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	5
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	10
1.1. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	10
1.2. ΑΝΑΠΤΥΞΗ	13
1.3 ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΥΠΟΔΟΜΕΣ	16
2.1. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ	16
Α) ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	17
Β) ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	19
Γ) ΟΡΓΑΝΑ	21
Δ) ΣΧΕΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	22
▪ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	22
α. Οδικές μεταφορές	22
β. Σιδηροδρομικές μεταφορές	24
γ. Αστικές, προαστιακές και περιφερειακές μεταφορικές υπηρεσίες	26
▪ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	27
▪ ΠΛΩΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	31
2.2. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	36
Α) ΙΣΤΟΡΙΚΟ	36
Β) ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	39
Γ) ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ	44
Δ) ΑΠΕ	45
2.3. ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	48
▪ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ Europe ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ i2010	53
▪ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	59
3.1. Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ	61
3.2. ΜΙΑ ΝΕΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ 2010-2020 ΜΕ ΤΟ ΟΝΟΜΑ «ΕΥΡΩΠΗ 2020»	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	68
4.1. ΟΔΗΓΙΑ 85/337/ΕΟΚ	70
4.2. ΝΟΜΟΣ 1650/1986	72
4.3. ΥΑ 69269/90	74
4.4. ΚΥΑ 75308/5512/90	75
4.5. ΟΔΗΓΙΑ 97/11/ΕΚ	76
4.6. ΟΔΗΓΙΑ 2003/35/ΕΚ	77
4.7. ΝΟΜΟΣ 3010/2002	79
4.8. ΟΔΗΓΙΑ 2001/42/ΕΚ	81

ΕΠΙΛΟΓΟΣ	91
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	98
Α. ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ	98
Β. ΒΙΒΛΙΑ	100
Γ. ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ	101
Δ. ΑΡΘΡΑ – ΚΕΙΜΕΝΑ	102
Ε. ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ	105

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο την παρουσίαση των μορφών εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ως τρόπου ενσωμάτωσης των περιβαλλοντικών όρων που προβλέπονται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία στα έργα υποδομών. Η έννοια των υποδομών, όπως καταδεικνύεται κατωτέρω, προσεγγίζεται με μεγάλη ευρύτητα, περιλαμβάνοντας πολλές κατηγορίες δραστηριοτήτων. Επίσης, στην εργασία γίνεται μια προσπάθεια προσέγγισης της σχέσης ανάπτυξης και περιβάλλοντος, της διαμόρφωσης της βιώσιμης ανάπτυξης και, τέλος, παρουσιάζεται η ευρωπαϊκή νομοθεσία που αφορά στις μεταφορές, την ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες, ως βασικούς παράγοντες ανάπτυξης, με ειδικές αναφορές στη σχέση τους με την προστασία του περιβάλλοντος.

Η διερεύνηση της σχέσης ανάπτυξης και περιβάλλοντος, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, αποτελεί ένα φλέγον ζήτημα για την ανθρωπότητα. Οι περισσότερες θεωρίες που έχουν διατυπωθεί πολύ συχνά αντιμετώπιζαν το θέμα μονοδιάστατα καθιστώντας τη σχέση αυτή αναπόφευκτα αντιθετική. Με την εμφάνιση, όμως, των παγκόσμιων και εντεινόμενων περιβαλλοντικών προβλημάτων επήλθε και μια αλλαγή στην προσέγγιση του προβλήματος. Πλέον, η «βιώσιμη ανάπτυξη» εμφανίζεται ως η θεωρία που συνδέει και εξισορροπεί τις έννοιες της ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος ως δύο συμβατές πολιτικές, καθώς η δεύτερη ενσωματώνεται στην πρώτη προκειμένου να επιτυγχάνονται οι στόχοι και των δύο με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ανάπτυξη πρέπει να επιτυγχάνεται με την τήρηση των όρων περιβαλλοντικής προστασίας. Τα βασικά μέσα ανάπτυξης, που είναι τα έργα υποδομών, περιλαμβάνουν μια μεγάλη λίστα έργων. Η βασικότερη κατηγορία υποδομών είναι οι παραγωγικές υποδομές, δηλαδή οι υποδομές μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας. Τα έργα αυτών των υποδομών, πέρα από το μέγεθος τους, αφορούν όχι μόνο στην τοπική ανάπτυξη αλλά συμβάλλουν και στην επίτευξη των στόχων της διασυνοριακής και περιφερειακής πολιτικής, και, συνεπώς, μακροπρόθεσμα έχουν επίπτωση στο παγκόσμιο περιβάλλον, καθώς η κατασκευή τους συνήθως απαιτεί σημαντική παρέμβαση σε αυτό. Ωστόσο, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) έχει αναπτυχθεί μια σημαντική νομοθεσία σε αυτούς τους τομείς, η οποία απαιτεί την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών απαιτήσεων σε αυτούς.

Όσα προαναφέρθηκαν αναλύονται στα κεφάλαια της εργασίας ως εξής:

Συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μία αναφορά στις βασικές έννοιες του περιβάλλοντος και της ανάπτυξης, καθώς και στη σχέση ανάμεσα στην ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος. Ως προς το περιβάλλον, δίνονται η ευρεία και η στενή έννοια της έννοιας αυτής και γίνεται διαχωρισμός του φυσικού και του τεχνητού περιβάλλοντος. Επίσης, παρατίθενται οι ορισμοί που αποδίδονται στην έννοια περιβάλλον από το Πρώτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον της ΕΕ καθώς και από τον ελληνικό νόμο 1650/1986 για το Περιβάλλον. Ως προς την ανάπτυξη, παρουσιάζεται μια αναδρομή από την οικονομική ανάπτυξη ως τη βιώσιμη ανάπτυξη. Τέλος, παρουσιάζεται η αντιθετική σχέση περιβάλλοντος και ανάπτυξης που με την πάροδο του χρόνου μετουσιώθηκε σε μια σχέση μη ανταγωνιστική, καθώς η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ανάπτυξης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται η συσχέτιση των υποδομών με την οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη και παρουσιάζονται τα είδη υποδομών. Στη συνέχεια γίνεται εκτενής αναφορά στα τρία βασικά είδη παραγωγικών υποδομών που είναι οι μεταφορές, η ενέργεια και οι τηλεπικοινωνίες και αναλύεται η νομοθεσία για το καθένα από αυτά. Οι μεταφορές αναλύονται ανά κατηγορία: χερσαίες (οδικές, σιδηροδρομικές και αστικές, προαστιακές και περιφερειακές μεταφορικές υπηρεσίες), αεροπορικές και πλωτές(θαλάσσιες μεταφορές και τις μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας). Στη συνέχεια παρατίθενται το ιστορικό της ενεργειακής πολιτικής στην ΕΕ και τα βασικά νομοθετήματα αυτής και γίνεται αναφορά στην πυρηνική ενέργεια και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Τέλος, αναφέρεται το νομοθετικό πλαίσιο για τις τηλεπικοινωνίες, με έμφαση στα Προγράμματα Δράσης eEUROPE ΚΑΙ στην τρέχουσα πρωτοβουλία «Στρατηγική i2010».

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η έννοια και το ιστορικό διαμόρφωσης της βιώσιμης ανάπτυξης από τη Σύνοδο των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον (1972) στη Στοκχόλμη ως τη Παγκόσμια Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002) στο Γιοχάνεσμπουργκ. Επίσης, παρουσιάζεται η εξέλιξή της στην ΕΕ από το Πρώτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον (1973) μέχρι τη νέα στρατηγική 2010 - 2020 με το όνομα «Ευρώπη 2020».

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται ο θεσμός της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και κυρίως οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, ως βασικό εργαλείο αυτής. Στη συνέχεια αναλύεται το ευρωπαϊκό και εθνικό νομοθετικό πλαίσιο που τις

αφορά και παρατίθενται οι βασικές διαφορές ανάμεσα στην Οδηγία 85/337/ΕΟΚ και την Οδηγία 2001/42/ΕΚ.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μία συνοπτική παρουσίαση των συμπερασμάτων και των διαπιστώσεων της εργασίας.

Όσον αφορά στη μεθοδολογία της εργασίας γίνεται προσπάθεια να αποκτηθεί καταρχάς γενική γνώση για το ευρύτερο θέμα της σχέσης ανάπτυξης και περιβάλλοντος. Στη συνέχεια πλέον το αντικείμενο μελέτης εξειδικεύεται περισσότερο και αφορά τη σχέση ανάπτυξης και υποδομών, την παρουσίαση των βασικών υποδομών, τη βιώσιμη ανάπτυξη ως λύση για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών απαιτήσεων στην ανάπτυξη και, τέλος, αναλύεται το βασικό εργαλείο της ένταξης της περιβαλλοντικής διάστασης στα έργα υποδομών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Το περιβάλλον είναι μια λέξη που χαρακτηρίζει το ήμισυ του 20ού αιώνα και μια έννοια κλειδί της σύγχρονης πραγματικότητας, πλούσια σε περιεχόμενο, με ευρύ επιστημονικό υπόβαθρο και ταυτόχρονα πολυδιάστατη και πολυσύνθετη. Με την ευρεία έννοια «περιβάλλον» εννοείται το σύνολο των φυσικών, κοινωνικών, ιστορικών, πολιτιστικών και βιολογικών παραγόντων που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την ποιότητα ζωής, την υγεία των ανθρώπων, την οικολογική ισορροπία και την ιστορική και πολιτιστική παράδοση.¹ Με τη στενή έννοια, το περιβάλλον περιλαμβάνει όλα τα εξωτερικά ερεθίσματα που προέρχονται από το σύνολο των έμβιων (ζωντανοί οργανισμοί και σχέσεις μεταξύ τους) και των μη έμβιων στοιχείων (ανόργανες, οργανικές ενώσεις, φυσικά φαινόμενα) που επιδρούν σε έναν οργανισμό και καθορίζουν την ανάπτυξή του.

Στις οργανωμένες ανθρώπινες κοινωνίες προκύπτει ένας διαχωρισμός μεταξύ φυσικού και τεχνητού περιβάλλοντος. Φυσικό περιβάλλον μπορεί να θεωρηθεί το σύνολο των οργανισμών του πλανήτη (φυτικοί, ζωικοί, μύκητες, ιοί κ.ά.), τα ανόργανα στοιχεία και ενώσεις, οι οργανικές ενώσεις, οι φυσικοί παράγοντες (ηλιακή ακτινοβολία, άνεμοι κ.λπ.), καθώς και οι σχέσεις και οι αλληλεπιδράσεις που αναπτύσσονται μεταξύ όλων αυτών, και τεχνητό περιβάλλον είναι τα «προϊόντα» των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, τα αποτελέσματα της κοινωνικής οργάνωσης, της τεχνολογίας και όλων των μέσων που χρησιμοποιεί ο άνθρωπος.

Με κριτήριο τη μορφή της εισερχόμενης ενέργειας, το Περιβάλλον διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες: α) το φυσικό περιβάλλον, που τροφοδοτείται ενεργειακά μόνο από την ηλιακή ενέργεια και περιλαμβάνει τα ελάχιστα παρθένα οικοσυστήματα και, επιπλέον, δάση, ποτάμια, θάλασσες, λίμνες, κλπ. στα οποία οι ανθρώπινες δραστηριότητες δεν προκαλούν δυσάρεστες επιπτώσεις και δομικές και λειτουργικές μεταβολές, β) το κατασκευασμένο περιβάλλον, που τροφοδοτείται ενεργειακά με ορυκτά καύσιμα και περιλαμβάνει τις πόλεις, τα βιομηχανικά συγκροτήματα και τα έργα υποδομών και, γ) το μεικτό περιβάλλον που τροφοδοτείται ενεργειακά κυρίως από την ηλιακή ενέργεια και συμπληρωματικά με άλλες μορφές ενέργειας, με την

¹ http://kpe-drapets.att.sch.gr/ti_einai_to_perivalon.htm διαθέσιμο στις 25.11.2010.

παρέμβαση του ανθρώπου, και περιλαμβάνει αγροτικές, δασικές και άλλες διαχειριζόμενες εκτάσεις.²

Η γένεση της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής τοποθετείται χρονικά στην εποχή εκπόνησης του Πρώτου Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον (1973)³, στο οποίο αποδίδεται στο περιβάλλον ο εξής ορισμός: «Περιβάλλον είναι το σύνολο των στοιχείων που συγκροτούν με την διαπλοκή των σχέσεών τους, το πλαίσιο, τα μέσα και τις συνθήκες ζωής του ανθρώπου και της κοινωνίας». Η επίσημη «ελληνική» άποψη αποκρυσταλλώνεται στο Νόμο 1650/1986 για το Περιβάλλον και συγκεκριμένα στο άρθρο 2, παρ.1.: «Περιβάλλον είναι: το σύνολο των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων, που βρίσκονται σε αλληλεπίδραση και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα ζωής, την υγεία των κατοίκων, την ιστορική και πολιτιστική παράδοση και τις αισθητικές αξίες». Το περιβάλλον, ως έννοια, ξεκίνησε να αποτελεί αντικείμενο συζήτησης μετά την ψήφιση του Συντάγματος του 1975, κυρίως λόγω του άρθρου 24 του Συντάγματος⁴, που καθιστά

2 Κούσουλας Γεώργιος, *Η έννοια του περιβάλλοντος στην περιβαλλοντική εκπαίδευση*, Επιμορφωτικό Σεμινάριο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Β' Αθήνας 2002-03, <http://dide-v-ath.att.sch.gr/perival/02-ARTHRA/04-GK-SEM03-EnoiaPeriv.htm> διαθέσιμο στις 25.11.2010.

3 First Environmental Action Program, 1973-1976, ΕΕ αριθ. C 112 της 20.12.1973, σ. 1 επ.

4 Άρθρο 24: « 1. Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας. Νόμος ορίζει τα σχετικά με την προστασία των δασών και των δασικών εκτάσεων. Η σύνταξη δασολογίου συνιστά υποχρέωση του Κράτους. Απαγορεύεται η μεταβολή του προορισμού των δασών και των δασικών εκτάσεων, εκτός αν προέχει για την Εθνική Οικονομία η αγροτική εκμετάλλευση ή άλλη τους χρήση, που την επιβάλλει το δημόσιο συμφέρον. 2. Η χωροταξική αναδιάρθρωση της Χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδομική και η επέκταση των πόλεων και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του Κράτους, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης. Οι σχετικές τεχνικές επιλογές και σταθμίσεις γίνονται κατά τους κανόνες της επιστήμης. Η σύνταξη εθνικού κτηματολογίου συνιστά υποχρέωση του Κράτους. 3. Για να αναγνωρισθεί μία περιοχή ως οικιστική και για να ενεργοποιηθεί πολεοδομικά, οι ιδιοκτησίες που περιλαμβάνονται σε αυτή συμμετέχουν υποχρεωτικά, χωρίς αποζημίωση από τον οικείο φορέα, στη διάθεση των εκτάσεων που είναι απαραίτητες για να δημιουργηθούν δρόμοι, πλατείες και χώροι για κοινωφελείς γενικά χρήσεις και σκοπούς, καθώς και στις δαπάνες για την εκτέλεση των βασικών κοινόχρηστων πολεοδομικών έργων, όπως νόμος ορίζει. 4. Νόμος μπορεί να προβλέπει τη συμμετοχή των ιδιοκτητών περιοχής που χαρακτηρίζεται ως οικιστική στην αξιοποίηση και γενική διαρρύθμισή της σύμφωνα με εγκεκριμένο σχέδιο, με αντιπαροχή ακινήτων ίσης αξίας ή τμημάτων ιδιοκτησίας κατά όροφο, από τους χώρους που καθορίζονται τελικά ως οικοδομήσιμοι ή από κτίρια της περιοχής αυτής. 5. Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων εφαρμόζονται και στην αναμόρφωση των οικιστικών περιοχών που ήδη υπάρχουν. Οι ελεύθερες εκτάσεις, που προκύπτουν από την αναμόρφωση, διατίθενται για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων ή εκποιούνται για να καλυφθούν οι δαπάνες της πολεοδομικής αναμόρφωσης, όπως νόμος ορίζει. 6. Τα μνημεία, οι παραδοσιακές περιοχές και τα παραδοσιακά στοιχεία προστατεύονται από το Κράτος. Νόμος θα ορίσει τα αναγκαία για την πραγματοποίηση της προστασίας αυτής περιοριστικά μέτρα της ιδιοκτησίας, καθώς και τον τρόπο και το είδος της αποζημίωσης των ιδιοκτητών. Ερμηνευτική δήλωση: Ως δάσος ή δασικό

την προστασία του περιβάλλοντος ως θεμελιώδη αποστολή του κράτους. Η προστασία του περιβάλλοντος έχει διέλθει δύο στάδια: την προστασία του ως μέσο για την εξασφάλιση άλλων σκοπών (π.χ. υγεία, ανθρώπινη ζωή) και την προστασία του ίδιου του περιβάλλοντος ως αυτοσκοπού. Σύμφωνα με το άρθρο 24 Σ, το κράτος έχει τις εξής υποχρεώσεις: α) υποχρέωση για λήψη ιδιαίτερων θετικών μέτρων προστασίας, δηλαδή υποχρέωση να λαμβάνει το ίδιο θετικά μέτρα για την προστασία του και υποχρέωση να το προστατεύει, όταν αυτό υφίσταται οποιαδήποτε προσβολή από τρίτους (ιδιώτες) και β) υποχρέωση προς αποχή, δηλαδή υποχρέωση να μην προβαίνει το ίδιο σε ενέργειες που βλάπτουν το περιβάλλον.

οικοσύστημα νοείται το οργανικό σύνολο άγριων φυτών με ξυλώδη κορμό πάνω στην αναγκαία επιφάνεια του εδάφους, τα οποία, μαζί με την εκεί συνυπάρχουσα χλωρίδα και πανίδα, αποτελούν μέσω της αμοιβαίας αλληλεξάρτησης και αλληλοεπίδρασής τους, ιδιαίτερη βιοκοινότητα (δασοβιοκοινότητα) και ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον (δασογενές). Δασική έκταση υπάρχει όταν στο παραπάνω σύνολο η άγρια ξυλώδης βλάστηση, υψηλή ή θαμνώδης, είναι αραιά.

1.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η έννοια της Ανάπτυξης είναι, επίσης, μια έννοια πολυδιάστατη με δυναμικό περιεχόμενο. Αρχικά, η ανάπτυξη ήταν συνώνυμη με την οικονομική, μόνο, ανάπτυξη, περιληπτικός ορισμός της οποίας είναι: Οικονομική ανάπτυξη είναι μία διαδικασία που έχει ως δείκτη ανάπτυξης το ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ)⁵. Σίγουρα, η οικονομική ανάπτυξη ενυπάρχει μέσα στην έννοια της ανάπτυξης, αλλά όχι μόνη της. Η μονόπλευρη στατιστική προσέγγιση της έννοιας της ανάπτυξης ανάγκασε την οικονομική επιστήμη να διευρύνει το πεδίο της προκειμένου να περιγράψει την έννοια της ανάπτυξης επαρκώς, καθώς μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο φάνηκε καθαρά η αδυναμία του ΑΕΠ να δώσει μια εικόνα για την ανθρώπινη ευημερία, δεδομένης και της έκρηξης των ζητημάτων υγείας και περιβάλλοντος. Νεότεροι ορισμοί της οικονομικής ανάπτυξης προσπαθούν να περιλάβουν ζητήματα διανομής του προϊόντος, διάρθρωσης της παραγωγής, ποιότητας ζωής και πολιτεύματος ακόμα. Στην κατεύθυνση αυτή αναπτύχθηκαν στην δεκαετία του 1960 οι αποκαλούμενοι «κοινωνικοί δείκτες», αργότερα περιελήφθησαν και «περιβαλλοντικοί δείκτες» ενώ κατά την τελευταία δεκαετία γίνονται συστηματικές προσπάθειες για την ανάπτυξη κοινώς αποδεκτών «δεικτών βιώσιμης ανάπτυξης».⁶ Έτσι, στα πλαίσια της οικονομικής επιστήμης γίνονται προσπάθειες προσδιορισμού του όρου «Βιώσιμη Ανάπτυξη» και διερεύνησης των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ της οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής διάστασης της ανάπτυξης τόσο σε μικροοικονομικό όσο και μακροοικονομικό επίπεδο. Οι προσπάθειες αυτές ξεκινούν από την ευρύτατη αποδοχή ότι η ανάπτυξη συντελέσθηκε (α) σε βάρος του φυσικού περιβάλλοντος, χωρίς κάτι τέτοιο να είναι απαραίτητο τουλάχιστον με τους ρυθμούς που αυτό έγινε κατά την διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών και (β) ότι η κοινωνική διάσταση της ανάπτυξης παραμελήθηκε. Επομένως, είναι απαραίτητος ο άμεσος επαναπροσανατολισμός της ανάπτυξης μέσα από ένα περιβαλλοντικό πρίσμα και με ταυτόχρονη ανάπτυξη της κοινωνικής διάστασης έτσι ώστε να μην τεθούν σε κίνδυνο οι μελλοντικές δυνατότητες ανάπτυξης.⁷

5 Μούσουρα Διονυσία, *Η έννοια της Ανάπτυξης. Θεωρίες ανάπτυξης – υπανάπτυξης*, Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Ιονίων Νήσων, Ιούνιος 2005, αναλυτικά σσ. 11-12, <http://www.keta.ionion.gr>, διαθέσιμο στις 24.11.2010.

7 Σαρτζετάκης Ευτύχιος Σ., Παπανδρέου Ανδρέας Α., *Βιώσιμη Ανάπτυξη: Οικονομική Επιστήμη και Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο*, Νοέμβριος 2002, σσ. 1-12, σε σελ. 1, [http://users.uom.gr/~esartz/teaching/genvecon/SD\(PapSartz\).doc](http://users.uom.gr/~esartz/teaching/genvecon/SD(PapSartz).doc), διαθέσιμο στις 26.11.2010.

1.3 Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η περιβαλλοντική υποβάθμιση προς όφελος του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και της ανάπτυξης είναι διαπιστωμένη. Αρκετές από τις σοβαρότερες δυσμενείς επιπτώσεις παρατηρούνται άλλωστε στα έργα και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο σύνολο των Τομέων της Παραγωγής. Είτε πρόκειται για μεγάλα έργα υποδομής (εθνικοί οδοί, φράγματα, δίκτυα), είτε για βιομηχανικές επενδύσεις είτε για τη γεωργική ανάπτυξη (εγγειοβελτιωτικά έργα, αποξηράνσεις, εφαρμογή μονοκαλλιεργειών, επέκταση καλλιεργούμενων εκτάσεων, χρήση φυτοφαρμάκων, λιπασμάτων και μηχανολογικού εξοπλισμού), η ανθρώπινη παρουσία διαταράσσει τους φυσικούς κύκλους. Η διαταραχή αυτή είναι συχνότατα μη αναστρέψιμη και έχει σοβαρότατες κοινωνικές επιπτώσεις, πέραν των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία. Πρόκειται κατ' αρχήν για την εξαφάνιση τοπικών κοινωνικών σχηματισμών και πολιτισμικών ιδιαιτεροτήτων υπό τη διαρκή επίδραση μιας τυποποιημένης αλλαγής των χρήσεων γης, και, κατά δεύτερον, για την εξάντληση των φυσικών πόρων. Το κρίσιμο σημείο, λοιπόν, είναι η σύγκρουση μεταξύ των διαμορφούμενων νέων συμφερόντων προστασίας της φύσης, που στα διεθνή κείμενα κατατάσσονται στα λεγόμενα ανθρώπινα δικαιώματα της τρίτης γενιάς, και της αναπτυξιακής διαδικασίας νοούμενης ως σύνολο.⁸ Μια περιληπτική τυποποίηση των σχέσεων έργων υποδομής και παραγωγικών δραστηριοτήτων με το περιβάλλον φαίνεται από το σχήμα που εικονογραφήθηκε, ήδη, στα τέλη της δεκαετίας του '60, από τον Κ. Boulding⁹: Περιβάλλον(1) => απώληση πόρων(2) => Εισροές(3) => Οικονομία(4) => εκροές(A.Ε.Π.)(5) => απόβλητα(6) => ρύπανση Περιβάλλοντος (7).

Τίθεται, επομένως, ζήτημα πολιτικής επιλογής στόχων, οι οποίοι πρέπει να προκριθούν βάσει ορισμένων κριτηρίων. Τα κριτήρια αυτά βασίζονται στις αρχές της αναλογικότητας και της αναγκαιότητας, σύμφωνα με τις οποίες η κρατική επέμβαση σε βάρος της προστασίας του περιβάλλοντος πρέπει να γίνεται μόνο σε όση έκταση συντρέχει ανάγκη θεραπείας του γενικού συμφέροντος, μέσω της προστασίας της οικονομικής ανάπτυξης, η επέμβαση δε αυτή να τελεί σε σχέση αναλογικότητας με το επιδιωκόμενο δημόσιο σκοπό που παρουσιάζει η οικονομική ανάπτυξη σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Άλλα κριτήρια πρόσφορα στο χώρο αυτό είναι η αρχή της

8 Μοδινός Μιχαήλ, *Η αναπτυξιακή διαδικασία και το περιβαλλοντικό δίκαιο*, σε Παπαδημητρίου Γ. (επιμ.), *Η διεξόδυση του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1994, σσ. 215-228, σε σελ. 221-222.

9 Boulding, K.E., 1966. *The economics of the coming spaceship earth*. In: H. Jarret (ed.), *Environmental Quality in a Growing Economy*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.

μη ουσιαστικής υποβάθμισης των περιβαλλοντικών στοιχείων και η αρχή του συνδυασμού οικονομικών και οικολογικών σχεδίων.

Θεωρημένη ως διάσταση και μάλιστα σημαντική της οικονομικής ανάπτυξης, η προστασία του περιβάλλοντος συνιστά μια ριζικά διαφορετική οπτική του προβλήματος της σύγκρουσης, σύμφωνα με την οποία η προστασία του περιβάλλοντος και η οικονομική ανάπτυξη, όχι μόνο δε βρίσκονται σε σχέση ανταγωνιστική, αλλά αποτελούν η μια προϋπόθεση της άλλης. Η ανάπτυξη είναι απολύτως συμβατή με την προστασία του περιβάλλοντος, εάν η προσπάθεια συγκεντρωθεί σε μια ανάπτυξη, η οποία προσαρμόζεται προς τις αναλλοίωτες όψεις ανθρώπου και φύσης. Αντικειμενικός στόχος πρέπει να είναι η βελτίωση του περιβάλλοντος ως ένας από τους πλείονες στόχους του αναπτυξιακού σχεδιασμού.¹⁰ Η αξιοποίηση του δικαίου, ως ενός από τα σημαντικότερα όπλα για την πρόληψη και αποκατάσταση των προσβολών του περιβάλλοντος και τη διαφύλαξη της οικολογικής ισορροπίας, αποτελεί πολιτική επιλογή που διαμορφώθηκε κάτω από την πίεση της όξυνσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων ιδίως την τελευταία τριακονταετία. Υπό την πίεση της προϊούσας υποβάθμισης του περιβάλλοντος έχει διαμορφωθεί σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο ένα πλούσιο κανονιστικό πλαίσιο.

10 Σιούτη Γλυκερία, *Βιώσιμη ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος*, σε Μ.Σ. Σκούρτος, Κ.Μ. Σοφούλης (επιμ.), *Η περιβαλλοντική πολιτική στην Ελλάδα*, εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα, 1998, σσ. 73-85, σε σελ. 74.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η συσχέτιση των υποδομών με την οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη δε συνιστά νεωτερισμό. Αντίθετα κατέχει εδώ και δεκαετίες προεξέχοντα ρόλο στις θεωρίες οικονομικής ανάπτυξης ενώ αποτελεί το βασικό υπόβαθρο για την άσκηση σύγχρονων πολιτικών οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης. Η ΕΕ έχει εκδηλώσει από πολύ νωρίς το ενδιαφέρον της για το ρόλο που παίζουν οι υποδομές στην οικονομική ανάπτυξη. Στις αναλύσεις αλλά και στην κατάστρωση της πολιτικής για την περιφερειακή ανάπτυξη έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως η μελέτη «The Contribution of Infrastructure to Regional Development», η οποία ολοκληρώθηκε το 1986 από το Infrastructure Study Group υπό τον D.Biehl κατ' ανάθεση της Επιτροπής. Το γενικό συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε είναι ότι οι υποδομές αποτελούν έναν από τους κύριους παράγοντες περιφερειακής ανάπτυξης.¹¹

Οι υποδομές, με την ευρεία έννοια, συμπεριλαμβάνουν: 1. τις παραγωγικές υποδομές, δηλαδή τα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, τα αεροδρόμια και γενικά τις υποδομές μεταφορών, τις τηλεπικοινωνίες, την ενέργεια, τις Βιομηχανικές Περιοχές, τα Βιομηχανικά Πάρκα, κλπ. 2. Τις κοινωνικές υποδομές, δηλαδή τις υποδομές εκπαίδευσης, υγείας, πρόνοιας, άθλησης, πολιτισμού, ελεύθερου χρόνου, κλπ. 3. Τις αστικές υποδομές, δηλαδή τα δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, τους ελεύθερους χώρους, τα πολεοδομικά σχέδια, τα αστικά οδικά δίκτυα, κλπ.¹²

2.1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

Οι μεταφορικές υποδομές έχουν αντιμετωπισθεί ως ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης αφενός και αφετέρου για τη μείωση των οικονομικών ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών.¹³ Η ταχεία, αποτελεσματική και φθηνή μεταφορά ατόμων και εμπορευμάτων αποτελεί κεντρική συνιστώσα του στόχου της ΕΕ για δυναμική οικονομία και κοινωνική συνοχή. Ο τομέας των μεταφορών παράγει το 10% του πλούτου της ΕΕ ως ποσοστό του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ) και εξασφαλίζει περισσότερες από δέκα εκατομμύρια θέσεις εργασίας.¹⁴

11 Λαμπρινίδης Μ., Ψυχάρης Ι., Καζάζης Ε., *Δημόσιες υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: Η περίπτωση της Ελληνικής μεταποίησης*, ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, 16/2001, σσ. 45-63, σε σελ. 46.

12 Πετράκος Γ., Ψυχάρης Γ., *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2004, σελ. 224.

13 Πολύζος Σεραφείμ, *Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: Μια θεωρητική διερεύνηση*, ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, 20-21/2003, σσ. 25-49, σε σελ. 26-31.

14 Βλ. αναλυτικά http://europa.eu/pol/trans/index_el.htm διαθέσιμο στις 20.7.2010.

Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έχει τρεις πτυχές: α) την κοινή πολιτική μεταφορών (Συνθήκη της Ρώμης), η οποία περιλαμβάνει κυρίως θεσμικές ρυθμίσεις εναρμόνισης των εθνικών πολιτικών, β) την ολοκλήρωση δικτύων μεταφορών ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος στο εσωτερικό της ΕΕ (διευρωπαϊκά δίκτυα) και γ) την ολοκλήρωση δικτύων μεταφορών ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και στην υπόλοιπη ευρωπαϊκή ήπειρο (πανευρωπαϊκά δίκτυα).¹⁵

Οι μεταφορές ήταν ένας από τους πρώτους τομείς κοινής πολιτικής της Κοινότητας. Προτεραιότητα δόθηκε στη δημιουργία μιας κοινής αγοράς μεταφορών, δηλαδή στην υλοποίηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και στο άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών. Η επιτυχής ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς, η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων, οι μειωμένες τιμές των υπηρεσιών μεταφορών λόγω του ανοίγματος και της ελευθέρωσης των αγορών, καθώς και οι μεταβολές στα συστήματα παραγωγής και αποθήκευσης οδήγησαν σε διαρκή αύξηση των παρεχόμενων μεταφορών. Εντούτοις, αυτός ο οικονομικά αποδοτικός και δυναμικός τομέας των μεταφορών βρίσκεται αντιμέτωπος με ολοένα και εντονότερες κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες και το πρότυπο της «αιεφόρου κινητικότητας» αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία¹⁶, καθώς η βιώσιμη ανάπτυξη (ιδίως μετά το Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ του 2001) αποτελεί βασική επιδίωξη της ΕΕ.

A) ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

Το πρότυπο της «αιεφόρου κινητικότητας» σχετίζεται με δύο διαφορετικά είδη στόχων: αφενός, αφορά στη διασφάλιση μιας οικονομικά προσιτής και αποδοτικής κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών ως καίριο στοιχείο μιας ανταγωνιστικής εσωτερικής αγοράς της ΕΕ και ως θεμέλιο της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και, αφετέρου, πρόκειται για την κάλυψη των ολοένα και μεγαλύτερων μεταφορικών αναγκών και την ελαχιστοποίηση των συνεπειών που συνδέονται με αυτές όπως τα ατυχήματα, ο θόρυβος, η επιβάρυνση του περιβάλλοντος ή η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η χρήση αυτού του προτύπου ενέχει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας του συστήματος, της οργάνωσης και της ασφάλειας των μεταφορών, καθώς και για μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Ακρογωνιαίος λίθος αυτού είναι μεταξύ άλλων η

15 Γουργώτης Λουκάς, *Μεταφορές και βιώσιμη ανάπτυξη*, σε Γ. Τσάλτας – Κ. Κατσιμπάρδης (επιμ.), *Αειφορία και Περιβάλλον: η ευρωπαϊκή και εθνική προοπτική*, Εκδόσεις Σιδέρη, Αθήνα, 2004, σσ. 341–350, σε σελ. 341-342.

16 Βλ. αναλυτικά http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7262_el.htm διαθέσιμο στις 20.7.2010.

ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των φιλικότερων προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, η δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων μεταφορών με χρήση δύο ή περισσότερων τρόπων μεταφοράς (συνδυασμένες μεταφορές και διατροπικότητα¹⁷) καθώς και η διαμόρφωση δίκαιων συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς μέσω της δίκαιης χρέωσης των δαπανών που προκαλούν.¹⁸

Ωστόσο, τα σημερινά μοντέλα ανάπτυξης των μεταφορών δεν είναι βιώσιμα καθώς η ίδια η αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές έχει δημιουργήσει προβλήματα που απειλούν την κινητικότητα. Ο προϋπολογισμός που διατίθεται για καύσιμα στην ΕΕ επιβαρύνεται κατά 6% λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης στους δρόμους και τα αεροδρόμια, με αντίστοιχη αύξηση των επιπέδων ρύπανσης. Η μεγαλύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζει η ΕΕ είναι πώς να επιτευχθεί καλύτερη ισορροπία μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς και πώς να γίνει καλύτερη χρήση των υφισταμένων δικτύων. Οι γενικότεροι στόχοι της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ είναι α) να χρησιμοποιούνται περισσότερο οι σιδηρόδρομοι για διαδρομές είτε μεγάλων αποστάσεων με το αυτοκίνητο είτε μικρών αποστάσεων με το αεροπλάνο· β) να ενσωματωθούν τα περιφερειακά και εθνικά δίκτυα μεταφορών της Ευρώπης σε ένα ενοποιημένο σύνολο· γ) να προωθηθούν οι συνδυασμένες διαδρομές —οδικώς-σιδηροδρομικώς, οδικώς-διά θαλάσσης, σιδηροδρομικώς-διά θαλάσσης, αεροπορικώς-σιδηροδρομικώς— τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα και δ) να δημιουργηθούν σημαντικά έργα υποδομής μεταφορών σε ευρωπαϊκή κλίμακα, τα λεγόμενα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΕΔ). Η αποτελεσματικότητα των συστημάτων μεταφορών είναι καθοριστικός παράγων για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας και την ομαλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς.¹⁹

17 Ως διατροπικότητα νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων με δύο ή περισσότερα μέσα μεταφοράς (για παράδειγμα οδικώς/σιδηροδρομικώς), ανεξαρτήτως του είδους των εμπορευμάτων, εντός μίας και μόνης αλυσίδας μεταφορών, όπως αναφέρεται στο http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124456_el.htm διαθέσιμο στις 20.7.2010.

18 Βλ. αναλυτικά http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7262_el.htm διαθέσιμο στις 20.7.2010.

19 Βλ. αναλυτικά, *Η Ευρώπη στο σταυροδρόμι: η ανάγκη για βιώσιμες μεταφορές*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Τύπου και Επικοινωνίας, Ιούνιος 2003.

B) ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Η Λευκή Βίβλος για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς του 1985²⁰ περιέχει συστάσεις για τη διασφάλιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και θεσπίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για μια κοινή πολιτική μεταφορών. Στις 2 Δεκεμβρίου 1992 η Επιτροπή ενέκρινε τη Λευκή Βίβλο για την ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών²¹, η οποία απέδιδε έμφαση στο άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών. Παράλληλα, αυτή η Λευκή Βίβλος σηματοδοτούσε μια στροφή προς μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που κάλυπτε όλους τους τρόπους μεταφοράς και βασιζόταν στο πρότυπο της «αιεφόρου κινητικότητας». Στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής της 20ής Δεκεμβρίου 1995 με τον τίτλο «Προς έναν δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές»²² εξετάζεται το εξωτερικό κόστος των μεταφορών. Στο εν λόγω έγγραφο η Επιτροπή αποσκοπεί στη διαμόρφωση ενός δίκαιου και αποτελεσματικού συστήματος τιμολόγησης στον τομέα των μεταφορών που θα αντικατοπτρίζει αυτό το κόστος, μειώνοντας τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού εντός και μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Σε αυτό το πλαίσιο εξετάστηκε ιδιαίτερα η λήψη φορολογικών μέτρων. Στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής της 22ας Ιουλίου 1998 που εγκρίθηκε στη συνέχεια με τίτλο «Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής: μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για τη χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην ΕΕ»²³, η Επιτροπή επισημαίνει τις μεγάλες διαφορές μεταξύ κρατών μελών ως προς την επιβολή τελών μεταφορών, οι οποίες επέφεραν διάφορες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Επιπλέον, τα συστήματα τιμολόγησης που ίσχυαν τότε δεν λάμβαναν υπόψη επαρκώς τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές πτυχές των μεταφορών.²⁴

Η Λευκή Βίβλος, που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 12 Σεπτεμβρίου 2001: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»²⁵, είχε ως στόχο το συνδυασμό της οικονομικής ανάπτυξης και της ζήτησης μιας κοινωνίας απαιτητικής από άποψη ποιότητας και ασφάλειας για να αναπτυχθούν σύγχρονες και βιώσιμες μεταφορές έως το 2010 και ανταποκρινόταν στη στρατηγική

20 Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Λευκή Βίβλος - Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς*, COM(85) 310, Βρυξέλλες, Ιούνιος 1985.

21 Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Λευκή Βίβλος - Μελλοντική ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών: Μία συνολική προσέγγιση για τη δημιουργία ενός Κοινοτικού πλαισίου για τη βιώσιμη κινητικότητα*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, Δεκέμβριος 1992.

22 COM(95) 691.

23 COM(98) 466.

24 http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7262_el.htm διαθέσιμο στις 25.7.2010.

25 COM(2001) 370 τελικό.

αιφόρου ανάπτυξης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ τον Ιούνιο του 2001.

Τα προβλήματα που επιχείρησε να αντιμετωπίσει η Λευκή Βίβλος είναι: α) η άνιση ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, καθώς οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 44% των μεταφορών εμπορευμάτων, ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές το 8% και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές το 4%, και το 79% των μεταφορών επιβατών ενώ οι αεροπορικές το 5% και οι σιδηροδρομικές το 6%. β) Η συμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, στις μεγάλες πόλεις και σε μερικούς αερολιμένες και γ) τα περιβαλλοντικά προβλήματα, τα προβλήματα υγείας των πολιτών και η ανασφάλεια στους δρόμους.

Στόχοι της ήταν α) να ενισχυθεί η ποιότητα των οδικών μεταφορών και να εφαρμοστεί καλύτερα η ήδη υπάρχουσα νομοθεσία με μία ενίσχυση των κυρώσεων και των ελέγχων, β) να ανασυγκροτηθούν οι σιδηρόδρομοι με τη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού χώρου ολοκληρωμένου, ανταγωνιστικού και ασφαλούς και να τεθεί σε εφαρμογή ένα δίκτυο αφιερωμένο στα φορτία, γ) να ελεγχθεί η αύξηση των αερομεταφορών, να καταπολεμηθεί η συμφόρηση του εναερίου χώρου και να διατηρηθεί το επίπεδο ασφαλείας και παράλληλα να προστατευθεί το περιβάλλον, δ) να αναπτυχθούν υποδομές, να απλουστευθεί το ρυθμιστικό πλαίσιο με τη δημιουργία κοινών θυρίδων και να ενσωματωθούν κοινωνικοί κανόνες έτσι ώστε να δημιουργηθούν πραγματικές θαλάσσιες αρτηρίες, ε) να αποκατασταθεί η ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς ώστε να υποστηριχθεί η διατροφικότητα και η προώθηση των σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών (πρόγραμμα «Marco Polo»²⁶), στ) να κατασκευασθούν οι μεγάλες υποδομές που προβλέπονται στο πρόγραμμα των διευρωπαϊκών δικτύων που ορίστηκαν με τους προσανατολισμούς του 1996 καθώς και τα μεγάλα επιλεγμένα προγράμματα από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Essen το 1994 σε 14 και ζ) να τεθούν οι χρήστες στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών, δηλαδή, να καταπολεμηθούν τα ατυχήματα, να εναρμονισθούν οι κυρώσεις και να ευνοηθεί η ανάπτυξη ασφαλέστερων και λιγότερο ρυπογόνων τεχνολογιών.²⁷

Με την Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 22ας Ιουνίου 2006 σχετικά με την Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 για τις μεταφορές «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό

²⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1382/2003.

²⁷ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/l24007_el.htm διαθέσιμο στις 25.7.2010.

μας»²⁸ τονίστηκε ότι θα χρειασθούν αλληλοσυμπληρούμενες δράσεις των κυβερνήσεων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, όπως και δράσεις από τους ίδιους τους πολίτες και τον κλάδο και ότι μια ευρωπαϊκή πολιτική για βιώσιμη κινητικότητα χρειάζεται να στηριχθεί σε ένα ευρύτερο φάσμα εργαλείων πολιτικής με τα οποία θα επιτευχθεί στροφή προς φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς. Ταυτόχρονα, στο κείμενο αναφέρεται ότι όλοι οι τρόποι μεταφοράς πρέπει να καταστούν φιλικότεροι προς το περιβάλλον, ασφαλείς και ενεργειακά αποδοτικοί και ότι η συν-τροπικότητα, ήτοι η αποτελεσματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, μεμονωμένα και σε συνδυασμό, θα οδηγήσει στη βέλτιστη και βιώσιμη χρήση των πόρων και παρουσιάζεται ένα ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των κύριων δράσεων που πρέπει να αναληφθούν.

Η Πράσινη Βίβλος της 25.9.2007 «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας»²⁹ έχει σκοπό να ανοίξει το διάλογο για την προβληματική των αστικών ιδίως συγκοινωνιών και να αναδείξει λύσεις που θα μπορούν να εφαρμοστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο και προσδιορίζει πέντε προκλήσεις: Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής στις πόλεις, Μείωση της ρύπανσης, Έξυπνες αστικές συγκοινωνίες με καλύτερη πρόσβαση για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, Ασφάλεια και προστασία και την ανάδειξη μιας νέας παιδείας αστικής κινητικότητας.

Γ) ΟΡΓΑΝΑ

Για την πολιτική μεταφορών έχουν συσταθεί ορισμένα όργανα και υπηρεσίες με ειδικές αρμοδιότητες. Κατ' εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 58/2003 του Συμβουλίου³⁰, ιδρύθηκε με την Απόφαση 2007/60/ΕΚ της Επιτροπής της 26ης Οκτωβρίου 2006³¹ ο Εκτελεστικός Οργανισμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών προκειμένου να βελτιωθεί η υλοποίηση της κοινοτικής δράσης στον τομέα του ΔΕΔ-Μ και να διασφαλιστεί ο καλύτερος συντονισμός των χρηματοδοτήσεων με άλλα κοινοτικά μέσα. Με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004³² ιδρύθηκε Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων που έχει ως αποστολή να προσεγγίσει

28 COM(2006) 314 τελικό.

29 COM(2007) 551 τελικό.

30 EE L 11 της 16.1.2003.

31 EE L 32/88 της 6.2.2007.

32 EE L 169 της 30.04.2004.

προοδευτικά τους διαφορετικούς τεχνικούς κανόνες που ισχύουν στα κράτη μέλη για τα σιδηροδρομικά δίκτυα και να καθορίσει τους κοινούς στόχους ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθούν για όλους τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας συστάθηκε για να εξασφαλιστεί υψηλό, ενιαίο και αποτελεσματικό επίπεδο ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και πρόληψης της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία στην Κοινότητα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002³³. Τέλος, με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Φεβρουαρίου 2008³⁴, που αφορούσε στους κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός οργανισμός ασφάλειας της αεροπορίας.

Δ) ΣΧΕΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι χερσαίες μεταφορές περιλαμβάνουν τους τομείς των οδικών μεταφορών, των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και των αστικών, προαστιακών και περιφερειακών μεταφορών. Σε επίπεδο ΕΕ έχει εγκριθεί πληθώρα κανονισμών και οδηγιών με στόχο τη διαμόρφωση μιας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών.

α. Οδικές μεταφορές

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 881/92 της 26ης Μαρτίου 1992 ενοποίησε την υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με τις διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών και θέσπισε οριστικές διατάξεις για την πρόσβαση στην αγορά των διασυνοριακών εμπορευματικών μεταφορών. Οι κανόνες αυτοί αφορούν τις μεταφορές από ή προς ένα κράτος μέλος ή διέλευση από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη. Ενώ μέχρι τότε οι μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών ήταν δυνατές μόνο βάσει διμερούς συμφωνίας με αποτέλεσμα να υπόκεινται σε περιορισμούς, με τον εν λόγω κανονισμό καταργήθηκαν όλοι οι ποσοτικοί περιορισμοί (ποσοστώσεις) και οι ρυθμίσεις τιμών από 1ης Ιανουαρίου 1993.

Για τις αποκαλούμενες ενδομεταφορές (καμποτάζ), δηλαδή την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών εντός ενός κράτους μέλους από πάροχο με έδρα σε άλλο κράτος μέλος,

33 ΕΕ L 208 της 5.8.2002.

34 ΕΕ L 79 της 19.3.2008.

θεσπίστηκε συγκεκριμένα ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993. Ο Κανονισμός αυτός δίνει τη δυνατότητα σε εταιρείες που διαθέτουν κοινοτική άδεια να παρέχουν υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών σε άλλο κράτος μέλος — με μόνη προϋπόθεση οι υπηρεσίες αυτές να παρέχονται σε μη μόνιμη βάση. Προβλήματα κατά την εφαρμογή και τον έλεγχο της έννοιας των προσωρινών ενδομεταφορών, καθώς και ορισμένες νομικές αβεβαιότητες λόγω μη ενιαίας εφαρμογής εθνικών διατάξεων οδήγησαν την Επιτροπή να προτείνει τον Μάιο του 2007 αναδιτύπωση των διατάξεων για πρόσβαση στην αγορά των διασυνοριακών εμπορευματικών μεταφορών.³⁵

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 της 16ης Μαρτίου 1992 συνέβαλε στο άνοιγμα της αγοράς διασυνοριακών μεταφορών με λεωφορείο, επιτρέποντας σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις της Κοινότητας να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ των κρατών μελών. Ο Κανονισμός αυτός συμπληρώθηκε και αναθεωρήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 11/98 της 9ης Ιανουαρίου 1998, ο οποίος θέσπισε μια κοινοτική άδεια για ιδιωτικούς μεταφορείς με δικαίωμα μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν στη χώρα όπου έχουν την έδρα τους.

Επίσης, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας συνιστά βασικό στόχο της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών. Στα μέτρα που ισχύουν σε επίπεδο ΕΕ εντάσσονται, μεταξύ άλλων, κανονισμοί και οδηγίες σχετικά με τον τεχνικό εξοπλισμό ασφαλείας των οχημάτων, την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και την ασφάλεια των υποδομών του οδικού δικτύου.

Τον Ιούνιο του 2003 η Επιτροπή δημοσίευσε το «Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια 2003–2010»³⁶. Ήδη τα έτη 1993 και 1997 είχε προτείνει η Επιτροπή προγράμματα δράσης για την οδική ασφάλεια. Το νέο πρόγραμμα δράσης επιβεβαίωσε το στόχο που είχε διατυπωθεί στη Λευκή Βίβλο για την πολιτική μεταφορών του 2001, δηλαδή να μειωθεί στο ήμισυ ο αριθμός των θανάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων στην ΕΕ έως το 2010 και προβλέπει δέσμη μέτρων σε διάφορους επιμέρους τομείς.

Η Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 1999 περί επιβολής τελών στα βαρέα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής εναρμονίζει τα συστήματα επιβολής τελών, φόρων επί των οχημάτων, διοδίων και τελών χρήσης οδικών υποδομών, και θεσπίζει δίκαιους

35 COM(2007) 265.

36 Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια. *Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010: ένα ζήτημα που μας αφορά όλους* [COM (2003) 311 τελικό].

μηχανισμούς καταλογισμού των δαπανών της υποδομής στους μεταφορείς. Η Οδηγία ισχύει για τους φόρους επί των οχημάτων, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στα οχήματα που προορίζονται για οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Η Οδηγία 2006/38/ΕΚ της 17ης Μαΐου 2006 τροποποιεί την παρούσα Οδηγία προκειμένου να καθιερωθεί ένα κοινοτικό πλαίσιο σχετικά με την τιμολόγηση της χρήσης των οδικών υποδομών. Με τον τρόπο αυτό αυξάνεται η αποτελεσματικότητα του συστήματος των οδικών μεταφορών και εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Οδηγία προβλέπει κανόνες για την είσπραξη των διοδίων ή των τελών χρήσης οδών, συμπεριλαμβανομένων των οδών τους στο διευρωπαϊκό δίκτυο και εκείνων στις ορεινές περιοχές. Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να διαφοροποιούν τα διόδια ανάλογα με τον τύπο του οχήματος, την κατηγορία εκπομπών του οχήματος, το βαθμό της ζημίας που προκαλεί στις οδούς, καθώς και τον τόπο, τη χρονική στιγμή και το επίπεδο της συμφόρησης. Κατ' αυτό τον τρόπο μπορούν να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης που προκαλείται στο περιβάλλον, με βάση τις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει». Προς αυτή την κατεύθυνση κινείται η Οδηγία 2009/33/ΕΚ για «καθαρά κι ενεργειακά αποδοτικά οχήματα και η 2002/30/ΕΚ σχετικά με τη χρήση βιοκαυσίμων στα μηχανοκίνητα οχήματα.

β. Σιδηροδρομικές μεταφορές

Η Οδηγία 91/440/ΕΟΚ της 29ης Ιουλίου 1991 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων προτρέπει τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις το καθεστώς ανεξάρτητων φορέων εκμετάλλευσης και την αποδοτική διαχείριση αυτών και να προβούν σε λογιστικό διαχωρισμό του φορέα εκμετάλλευσης των υποδομών από τον πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών και τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2001/12/ΕΚ της 26ης Φεβρουαρίου 2001. Η Οδηγία αυτή προέβλεπε από τον Μάρτιο του 2003 πρόσβαση των διασυνοριακών εμπορευματικών μεταφορών στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Από τις 15 Μαρτίου 2008 το σύνολο του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου είναι ανοικτό στις διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές. Επιπλέον, προβλέπονται δύο χωριστές οργανωτικές μονάδες για την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών και τη διαχείριση των υποδομών, καθώς και τήρηση χωριστών οικονομικών καταστάσεων για τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα διασφαλίζεται ότι η κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών, η επιβολή τελών χρήσης και η χορήγηση αδειών διεξάγονται ανεξάρτητα από την

παροχή των μεταφορικών υπηρεσιών και ότι παρέχεται ισόρροπη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές. Στο πλαίσιο της δεύτερης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές το άνοιγμα της αγοράς προωθήθηκε περαιτέρω με την Οδηγία 2004/51/ΕΚ της 29ης Απριλίου 2004. Η συμφωνία σχετικά με τη δεύτερη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές περιέχει επίσης δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Υπουργών ότι στόχος είναι το άνοιγμα της αγοράς των διασυνοριακών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών έως το 2010. Οι απαραίτητες νομικές βάσεις για αυτό τέθηκαν με την Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 στο πλαίσιο της έγκρισης της αποκαλούμενης τρίτης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Το άνοιγμα της αγοράς των διασυνοριακών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών έως την 1η Ιανουαρίου 2010 περιλαμβάνει επίσης το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ οποιωνδήποτε σιδηροδρομικών σταθμών διασυνοριακής διαδρομής — ακόμη και μεταξύ σταθμών στο ίδιο κράτος μέλος. Εντούτοις, τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίσουν αυτό το δικαίωμα υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

Η Οδηγία 95/19/ΕΚ της 19ης Ιουνίου 1995 είχε ως στόχο τη διασφάλιση της δίκαιης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στις υποδομές. Σημαντικό στοιχείο αυτής είναι η υποχρέωση θέσπισης από ανεξάρτητο φορέα ενός συστήματος επιβολής τελών χρήσης υποδομών βάσει του πραγματικού κόστους. Με την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές η Οδηγία αυτή αντικαταστάθηκε από την Οδηγία 2001/14/ΕΚ της 26ης Φεβρουαρίου 2001, η οποία περιέχει ακριβέστερο προσδιορισμό των δικαιωμάτων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς την κατανομή χωρητικότητας υποδομών και θεσπίζει μια διαδικασία για την ελάφρυνση των περιορισμών της μεταφορικής ικανότητας. Με την έγκριση της δεύτερης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές η Οδηγία 2004/49/ΕΚ της 29ης Απριλίου 2004 τροποποίησε την εν λόγω Οδηγία καθώς και την Οδηγία 95/18/ΕΚ. Στόχος της τροποποίησης ήταν η εναρμόνιση του νομοθετικού πλαισίου στα κράτη μέλη και η διαμόρφωση κοινών στόχων και μεθόδων στον τομέα της ασφάλειας. Θεσπίστηκε μεταξύ άλλων ένα σύστημα για την έκδοση, το περιεχόμενο και την ισχύ πιστοποιητικών ασφάλειας, καθώς και η αρχή της ανεξάρτητης τεχνικής έρευνας σε περίπτωση ατυχήματος. Επιπλέον, καθορίστηκαν οι βασικές πτυχές του κοινού συστήματος ασφαλείας για τους φορείς εκμετάλλευσης των υποδομών και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Με την τρίτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές συμπληρώθηκε με ορισμένες διατάξεις η Οδηγία 2001/14/ΕΚ από την Οδηγία 2007/58/ΕΚ προκειμένου να διευκολυνθούν κυρίως οι μακροπρόθεσμες επενδύσεις, όπως για παράδειγμα οι γραμμές υψηλής ταχύτητας.

Ήδη το 1996 η Επιτροπή διατύπωσε μια στρατηγική για την «Αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων» η οποία ενισχύθηκε τον Σεπτέμβριο του 2001 με τη δημοσίευση της Λευκής Βίβλου³⁷. Ωστόσο, οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι βρίσκονται ενώπιον σημαντικών προκλήσεων, εάν θέλουν να διατηρήσουν ή μεσοπρόθεσμα να αυξήσουν το σημερινό μερίδιό τους στο σύνολο των μεταφορών. Στον τομέα των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών η έκβαση των πραγμάτων εξαρτάται από τη δέουσα μεταφορά και εφαρμογή της εγκριθείσας νομοθεσίας από όλα τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή αναμένεται να υποβάλει το 2012 έκθεση σχετικά με τη μεταφορά της ως άνω Οδηγίας 2007/58/ΕΚ, στην οποία θα προτείνει ενδεχομένως συμπληρωματικά μέτρα και περαιτέρω κινήσεις για το άνοιγμα των εθνικών αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών.

γ. Αστικές, προαστιακές και περιφερειακές μεταφορικές υπηρεσίες

Οι αστικές, προαστιακές και περιφερειακές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορικές υπηρεσίες συχνά ενέχουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών στα κράτη μέλη και ενίοτε παρέχονται από επιχειρήσεις του δημόσιου τομέα, και διέπονταν από τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 της 26ης Ιουνίου 1969³⁸. Μια πρόταση της Επιτροπής της 26ης Ιουλίου 2000 προέβλεπε την αναδιατύπωση του εν λόγω κανονισμού, με σκοπό την προώθηση του ανταγωνισμού στις δημόσιες μεταφορικές υπηρεσίες επιβατών, ιδιαίτερα στις δημόσιες τοπικές και περιφερειακές μεταφορικές υπηρεσίες, μέσω υποχρεωτικών δημόσιων διαγωνισμών. Τον Ιούλιο του 2005 αντικαταστάθηκε από νέα πρόταση της Επιτροπής³⁹. Τον Μάιο του 2007 τελικά συμφώνησαν το Συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επί της αναδιάρθρωσης των δημόσιων μεταφορών επιβατών με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Πέραν του διαγωνισμού για τις μεταφορικές υπηρεσίες, σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό επιτρέπεται η άμεση ανάθεση παροχής υπηρεσιών σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις, καθώς και με την αποκαλούμενη αυτεπιστασία. Έτσι, δήμοι και περιφέρειες μπορούν να αποφασίζουν να παρέχουν οι ίδιοι μεταφορικές υπηρεσίες επιβατών. Ιδιαίτερα τονίζεται η αρχή της επικουρικότητας. Ο νέος Κανονισμός περιλαμβάνει ακόμη ορισμένα στοιχεία, μεταξύ των οποίων α) την απαγόρευση για παρόχους που δραστηριοποιούνται σε προστατευμένες αγορές να δραστηριοποιηθούν σε άλλες αγορές, β) διατάξεις για τη θέσπιση κοινωνικών

37 COM(2001) 370 τελικό.

38 Όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 της 20ής Ιουνίου 1991.

39 COM(2005) 319.

προτύπων και κριτηρίων ποιότητας, καθώς και γ) διατάξεις για τον περιορισμό της χρονικής διάρκειας των δημόσιων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ΕΕ διαθέτει εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών. Η πολιτική στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας αποσκοπεί στην εναρμόνιση της πρόσβασης στα συναφή επαγγέλματα, στη διασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά καθώς και στη σύναψη συμφωνιών με τρίτες χώρες σχετικά με το άνοιγμα των εναέριων χώρων. Στόχοι της πολιτικής στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι η δημιουργία ενιαίας εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών στην επικράτεια της Κοινότητας, η χάραξη συνεκτικής πολιτικής αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας έναντι τρίτων χωρών, η οποία θα λαμβάνει υπόψη την παγκόσμια διάσταση των αεροπορικών μεταφορών, και, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών

Η αγορά αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας άρχισε να λειτουργεί το 1997, μετά την έγκριση και τη θέση σε ισχύ τριών «δεσμών μέτρων για την ελευθέρωση» των αεροπορικών μεταφορών. Η τρίτη δέσμη συνίστατο σε τρεις οδηγίες: με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 της 23ης Ιουλίου 1992 ορίζονται οι απαιτήσεις για την έκδοση αδειών των αερομεταφορέων. Συγκεκριμένα, οι αερομεταφορείς πρέπει να έχουν την έδρα τους σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να ελέγχονται άμεσα ή έμμεσα από κράτος μέλος ή από εθνικές αρχές κράτους μέλους, και να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών ως κύρια δραστηριότητα.

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23ης Ιουλίου 1992 κατήργησε τους περιορισμούς στις ενδομεταφορές από 1ης Απριλίου 1997, επιτρέποντας στους αερομεταφορείς όλων των κρατών μελών την πρόσβαση σε όλα τα ενδοκοινοτικά δρομολόγια που εκτελούν εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές επιβατών, φορτίων και αλληλογραφίας. Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 ρύθμισε επίσης την ελευθέρωση των ναύλων στις αερομεταφορές. Η Επιτροπή υπέβαλε τον Ιούλιο του 2006 πρόταση για αναθεώρηση της τρίτης δέσμης μέτρων για την ελευθέρωση⁴⁰. Αυτό σήμαινε την αναθεώρηση των ανωτέρω κανονισμών που ίσχυαν από το 1992 έως τότε, καθώς και την προσαρμογή τους στις ισχύουσες απαιτήσεις του τομέα των αερομεταφορών.

40 COM(2006) 396.

Με την εμφάνιση της εσωτερικής αγοράς εναέριων μεταφορών το 1992, η Επιτροπή έκρινε ότι τα κράτη μέλη δεν έπρεπε πλέον να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες με τρίτες χώρες. Οι Ηνωμένες Πολιτείες επεδίωκαν, ήδη από το 1994, να συνάψουν συμφωνίες «ανοικτού ουρανού» με άλλες χώρες. Σε προσφυγή που άσκησε η Επιτροπή κατά οκτώ κρατών μελών που είχαν συνάψει διμερείς συμφωνίες «ανοικτού ουρανού» με τις Ηνωμένες Πολιτείες, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη, στις 5 Νοεμβρίου 2002, ότι ορισμένα τμήματα των εν λόγω συμφωνιών δεν ήταν συμβατά με το κοινοτικό δίκαιο. Επίσης έκρινε ότι, σε τομείς όπου εφαρμόζονται κοινοί κανόνες, τα κράτη μέλη δεν έχουν πλέον το δικαίωμα να αναλαμβάνουν έναντι τρίτων χωρών υποχρεώσεις που θίγουν τους εν λόγω κανόνες. Η απόφαση του Δικαστηρίου αποτέλεσε τη βάση για τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 847/2004 της 29ης Απριλίου 2004 για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών. Η διασφάλιση εναρμονισμένης προσέγγισης κατά τη διαπραγμάτευση, την υλοποίηση και την εφαρμογή διμερών συμφωνιών αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του κανονισμού, ο οποίος προβλέπει τυποποιημένες ρήτρες, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση των συμφωνιών με το κοινοτικό δίκαιο. Επιπλέον, στο πλαίσιο της αποκαλούμενης «οριζόντιας εντολής», η Επιτροπή είναι σε θέση να διαπραγματεύεται κοινοτικές συμφωνίες με τρίτες χώρες. Τα τελευταία χρόνια, αρκετές συμφωνίες αυτού του είδους υπεγράφησαν ή συνήφθησαν (μεταξύ άλλων με τη Χιλή, τη Σιγκαπούρη, την Ουκρανία, την Κροατία, το Μεξικό, τη Γεωργία, την Αυστραλία, τη Νέα Ζηλανδία, τη Μαλαισία, το Μαρόκο και τον Λίβανο). Μετά από διαπραγματεύσεις που διήρκεσαν περισσότερο από τέσσερα έτη, η ΕΕ και οι ΗΠΑ υπέγραψαν στα τέλη Απριλίου 2007 μια συμφωνία «ανοικτού ουρανού». Αυτή η βασική συμφωνία για τις εναέριες μεταφορές προβλέπει αυξημένη πρόσβαση των ευρωπαϊών αερομεταφορέων στην αγορά των ΗΠΑ με άρση των περιορισμών των δικαιωμάτων ενδομεταφορών. Το ίδιο ισχύει για τους αερομεταφορείς των ΗΠΑ που επιθυμούν να κατευθυνθούν προς κάποιον αερολιμένα της ΕΕ. Μετά από τη σύμφωνη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η εν λόγω συμφωνία τέθηκε σε ισχύ στις 30 Μαρτίου 2008.

Για τη διασφάλιση δίκαιου ανταγωνισμού στις αερομεταφορές, έχει εγκριθεί μια σειρά κανονισμών που ρυθμίζουν τους συναφείς τομείς, όπως οι επιχειρηματικές πρακτικές, οι κρατικές ενισχύσεις, οι ναύλοι, η εμπορία εκπομπών και τα τέλη αερολιμένων. Τα δικαιώματα των επιβατών επίσης προστατεύονται από αντίστοιχους κανονισμούς. Με την πρότασή της της 20ής Δεκεμβρίου 2006⁴¹, η Επιτροπή άσκησε πίεση ώστε να

41 COM(2006) 818.

συμπεριληφθούν οι αερομεταφορές στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε επίπεδο Κοινότητας. Το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών λειτουργεί ως εξής: οι επιχειρήσεις λαμβάνουν δικαιώματα που τους επιτρέπουν την εκπομπή σαφώς καθορισμένων ποσοτήτων αερίων του θερμοκηπίου. Εάν οι στόχοι επιτυγχάνονται με τη λήψη μέτρων, η εταιρεία δύναται να εκποιήσει τα μη χρειαζόμενα δικαιώματα στην αγορά. Στην αντίθετη περίπτωση, μια εταιρεία καλείται να αγοράσει δικαιώματα στην αγορά, εάν εκπέμπει μεγαλύτερες ποσότητες από αυτές που προβλέπονται στα δικαιώματά της. Τον Ιούνιο του 2008 επήλθε συμβιβασμός μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Υπουργών σχετικά με την «Οδηγία για την ένταξη των αερομεταφορών στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ», σύμφωνα με την οποία όλες οι αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν πτήσεις με σημείο απογείωσης και προσγείωσης στην Ευρώπη, από το 2012 θα συμμετέχουν στη εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών. Κατά τον τρόπο αυτό θα αποτραπούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και θα βελτιωθεί η περιβαλλοντική αποδοτικότητα των αερομεταφορών. Αντίθετα από ό,τι ίσχυε μέχρι τούδε, η κατανομή δεν γίνεται βάσει προηγούμενων εκπομπών, αλλά δυνάμει ενός ενιαίου ευρωπαϊκού πλαισίου αναφοράς. Κατά συνέπεια, επιβραβεύονται οι αεροπορικές εταιρείες που ήδη χρησιμοποιούν αποδοτικά αεροσκάφη. Κατά την πρώτη περίοδο (2012) οι εκπομπές θα πρέπει να μειωθούν κατά 3 % σε σύγκριση με το διάστημα 2004–2006, και στη δεύτερη περίοδο (από 1ης Ιανουαρίου 2013) κατά 5 %.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο έχουν αναληφθεί πολυάριθμες πρωτοβουλίες σχετικά με τους κανόνες κυκλοφορίας και ασφάλειας των εναέριων μεταφορών. Μεταξύ των σημαντικότερων δράσεων στον τομέα αυτό είναι τα προγράμματα Galileo και SESAR⁴², καθώς και τα μέτρα για τη δημιουργία ενός «ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού». Ύστερα από τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, θεσπίστηκε ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 της 16ης Δεκεμβρίου 2002, ο οποίος καθορίζει κοινά πρότυπα, μέτρα και διαδικασίες στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Ο Κανονισμός απαιτεί τη θέσπιση από κάθε κράτος μέλος ενός εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Τον Δεκέμβριο του 2005 η Επιτροπή παρουσίασε μια πρόταση για την αναθεώρηση του Κανονισμού⁴³. Στις αρχές του 2008 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Υπουργών συμφώνησαν επί του νέου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 της 11ης Μαρτίου 2008, ο οποίος μεταξύ άλλων ρυθμίζει τα μέτρα ασφάλειας κατά την πτήση, καθώς και την πρόσβαση στο

42 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 876/2002 του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 2002.

43 COM(2005) 429.

θάλαμο διακυβέρνησης, τη μεταφορά όπλων ή τη χρήση εναέριων συνοδών ασφάλειας (Sky Marshals).

Τον Ιούνιο του 2008 η Επιτροπή υπέβαλε τη δεύτερη δέσμη μέτρων για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό⁴⁴. Απαρτίζεται από τέσσερα στοιχεία: πρώτον, προτείνονται διάφορα συμπληρωματικά μέτρα στις αρχικές νομικές διατάξεις για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό⁴⁵. Πρόκειται κυρίως για δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων για τους οργανισμούς ασφάλειας της αεροναυτιλίας, μια ενιαία ευρωπαϊκή διαχείριση δικτύου και δεσμευτικές προθεσμίες για τη βελτίωση των επιδόσεων των κρατών μελών ως προς τα «λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου». Επίσης, έμφαση δίδεται στο πρόγραμμα SESAR, ως εισαγωγή της δεύτερης φάσης αυτού (φάση ανάπτυξης 2008–2013). Τρίτον, η Επιτροπή προτείνει επέκταση της αρμοδιότητας του Ευρωπαϊκής Οργάνωσης για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας (EASA) στους αερολιμένες και στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και στα συστήματα ασφάλειας της αεροναυτιλίας⁴⁶. Τέταρτον, η Επιτροπή προτείνει την εξέταση του προβλήματος της ελλιπούς χωρητικότητας και των ελλειπών υποδομών των αερολιμένων. Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης των αερολιμένων που χορηγούνται στις εταιρείες εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να συνάδουν ορθότερα με τα μέτρα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας· επίσης απαιτείται η σύσταση παρατηρητηρίου για τη χωρητικότητα των αερολιμένων.

Ως προς την ενσωμάτωση της διάστασης «περιβάλλον» στις αερομεταφορές υπάρχει εκτενής νομοθεσία. Με την Ανακοίνωση της Επιτροπής «Αεροπορικές μεταφορές και περιβάλλον: Η πορεία που οδηγεί στην επίλυση των ζεόντων προβλημάτων της αειφόρου ανάπτυξης» παρουσιάζεται ένα ενοποιημένο σύστημα μέτρων στο χώρο των αερομεταφορών⁴⁷, ενώ με την Ανακοίνωση «Περιορισμός του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος»⁴⁸ λαμβάνονται περαιτέρω μέτρα. Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 71/2008 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2007, για τη σύσταση της κοινής επιχείρησης Clean Sky αναμένεται να επιταχύνει την ανάπτυξη καθαρών αεροπορικών τεχνολογιών στην ΕΕ με στόχο τη συντομότερη δυνατή αξιοποίησή τους, η οποία θα συμβάλει στην επίτευξη των στρατηγικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών προτεραιοτήτων της Ευρώπης και παράλληλα σε μια

44 COM(2008) 389.

45 COM(2008) 388.

46 COM(2008) 390.

47 COM(1999) 640.

48 COM(2005) 459.

αιφόρο οικονομική ανάπτυξη. Τέλος με την Οδηγία 2002/30/EC ρυθμίζεται το ζήτημα του θορύβου στα αεροδρόμια.

ΠΛΩΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι πλωτές μεταφορές καλύπτουν τις θαλάσσιες μεταφορές και τις μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η ΕΕ προωθεί την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω ορισμένων ενεργειών όπως ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και η εναρμόνιση των εξοπλισμών και των διαδικασιών. Η ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν επίσης προτεραιότητες. Οι ποτάμιες μεταφορές έχουν από την πλευρά τους σημαντικές δυνατότητες και η ΕΕ έχει προσηλωθεί στο στόχο της να δώσει νέα ώθηση στη δραστηριότητα του τομέα, ειδικότερα με το πρόγραμμα δράσης Naiades⁴⁹.

Η Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές⁵⁰ περιελάμβανε μια αναλυτική επισκόπηση του τομέα, εστιάζοντας ιδιαίτερα στα προβλήματα των λιμενικών τελών και της οργάνωσης της αγοράς. Εξέταζε επίσης την ενσωμάτωση των λιμένων στα διευρωπαϊκά δίκτυα και τη βελτιστοποίηση του ρόλου τους ως σημείων διαμετακόμισης στην αλυσίδα των διατροφικών μεταφορών.

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών κατάργησε ύστερα από μια μεταβατική περίοδο τους περιορισμούς που εφαρμόζονταν σε πλοιοκτήτες της ΕΕ και απαγόρευσε μελλοντικούς διακανονισμούς για καταμερισμό φορτίων με τρίτες χώρες εκτός από εκείνους που αφορούν ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ενώ ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4058/86 της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων επιτρέπει στην Κοινότητα να λάβει αντίμετρα σε περίπτωση που πλοιοκτήτες της ΕΕ ή πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος αντιμετωπίζουν περιορισμούς στην ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές φορτίων. Τον Ιούνιο του 1992 το Συμβούλιο ενέκρινε μια δέσμη μέτρων για τη σταδιακή ελευθέρωση των ενδομεταφορών (καμποτάζ), δηλαδή της πρόσβασης των μεταφορέων που δεν εγκατεστημένοι σε ένα δεδομένο κράτος μέλος στην αγορά

49 COM(2006) 6 Τελικό.

50 COM(97) 678.

θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των λιμένων του εν λόγω κράτους μέλους. Με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 θεσπίστηκε οριστικά η αρχή της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 1993 για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος. Η διαδικασία της ελευθέρωσης ολοκληρώθηκε την 1η Ιανουαρίου 1999. Στις 13 Οκτωβρίου 2004, η Επιτροπή ενέκρινε μια Λευκή Βίβλο σχετικά με την αναθεώρηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές⁵¹, στην οποία κατέληγε στο συμπέρασμα ότι δεν δικαιολογείτο πλέον η διατήρηση της απαλλαγής για τις ναυτιλιακές διασκέψεις, δεδομένου ότι θα μπορούσε να επιτευχθεί σταθερότητα των τιμών και μέσω άλλων μορφών συνεργασίας οι οποίες στρεβλώνουν σε μικρότερο βαθμό τον ανταγωνισμό. Τον Οκτώβριο του 2007 υπέβαλε την «Ανακοίνωση σχετικά με μια ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική»⁵², στην οποία εξετάζει το νομικό πλαίσιο για τον ανταγωνισμό εντός και μεταξύ των λιμένων και ανακοινώνει, για παράδειγμα, κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις προς λιμένες. Επίσης, στην ανακοίνωση εξετάζονται περαιτέρω προϋποθέσεις όπως η αποδοτικότητα και οι μελλοντικές απαιτήσεις χωρητικότητας των λιμένων, καθώς και οι απαραίτητες συνδέσεις με την ενδοχώρα, η περιβαλλοντική διάσταση και οι βαθιές τεχνολογικές αλλαγές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η ασφάλεια στη θάλασσα για την προστασία των επιβατών και των μελών του πληρώματος καθώς και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών συνιστά πρωταρχικό στόχο της πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές. Στις σημαντικότερες διεθνείς συμφωνίες περιλαμβάνεται η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (Marpol), η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και η διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW). Δεδομένου ότι η ασφάλεια στη θάλασσα διέπεται κυρίως από διεθνείς κανόνες, η κύρια συμβολή της Κοινότητας συνίσταται στη μεταφορά τους στην κοινοτική νομοθεσία, για να τους προσδώσει νομική ισχύ και να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή τους σε όλα τα κράτη μέλη. Κατά τη δεκαετία του 1990 σημειώθηκε σημαντική πρόοδος προς αυτή την κατεύθυνση. Τον τελευταίο καιρό οι προδιαγραφές ασφαλείας της ναυσιπλοΐας βελτιώθηκαν με μια σειρά κοινοτικών

51 COM(2004) 675.

52 COM(2007) 616.

οδηγιών και κανονισμών. Οι κυριότερες είναι οι νομοθετικές δέσμες Erika I και Erika II⁵³.

Η Επιτροπή με την Ανακοίνωσή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών της 10ης Οκτωβρίου 2007 αναφέρθηκε σε ένα σχέδιο δράσης με αντικείμενο μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την ΕΕ⁵⁴. Για τη διατήρηση των θαλάσσιων πόρων, η Επιτροπή προβλέπει την εφαρμογή ολοκληρωμένης, οριζόντιας και διατομεακής θαλάσσιας πολιτικής, η οποία συμπεριλαμβάνει όλες τις παραμέτρους των σχέσεών μας με τις θάλασσες και τους ωκεανούς. Στην παρούσα ανακοίνωση, η οποία βασίζεται στις στρατηγικές της Λισσαβόνας και του Γκέτεμποργκ, αναπτύσσονται το πλαίσιο διατήρησης, οι στόχοι και τα μέσα που προτείνονται από την Επιτροπή. Ήδη από το 2005 έχει εκδοθεί η Οδηγία 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία, η οποία εισάγει και ποινικές κυρώσεις.

Η Ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις για τη θαλάσσια πολιτική μεταφορών της ΕΕ μέχρι το 2018»⁵⁵ ορίζει τους κύριους στρατηγικούς στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι 2018 και συνιστά τη λήψη μέτρων για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας του τομέα αυτού.⁵⁶

Η προώθηση της αποκαλούμενης εφοδιαστικής των διατροπικών μεταφορών αποτελεί βασικό στοιχείο της ευρωπαϊκής πολιτικής των μεταφορών. Στόχος είναι η δημιουργία των τεχνικών, νομικών και οικονομικών όρων-πλαισίων και καινοτόμων συλλήψεων εφοδιαστικής για τη βέλτιστη ενσωμάτωση ποικίλων τρόπων μεταφοράς με σκοπό την παροχή υπηρεσιών «από πόρτα σε πόρτα». Το ζητούμενο είναι ιδίως η ενσωμάτωση φιλικότερων προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην αλυσίδα των μεταφορών.

Από κοινού με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές θεωρούνται ένας τρόπος μεταφοράς ο οποίος μπορεί να συμβάλει στη βιώσιμη κινητικότητα και στη βελτίωση της βιωσιμότητας του συστήματος μεταφορών. Οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές παρουσιάζουν εξαιρετική ενεργειακή απόδοση ανά τονοχιλιόμετρο και θεωρούνται

53 COM(2000) 142 και COM(2000) 802 αντίστοιχα.

54 COM(2007) 575 τελικό.

55 COM(2009) 008 τελικό.

56 http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/tr0015_en.htm διαθέσιμο στις 30.7.2010.

ένας από τους συγκριτικά ασφαλέστερους και φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς. Πέρα από τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής της νομοθεσίας για την πρόσβαση στην αγορά και τον ανταγωνισμό καθώς και την εναρμόνιση συγκεκριμένων νομικών διατάξεων, η προσοχή επικεντρώθηκε πρόσφατα ιδίως στην ενίσχυση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Σύμφωνα με τους στόχους που καθορίστηκαν στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις μεταφορές, σκοπός είναι η ενίσχυση και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Ο στόχος είναι η επίτευξη περαιτέρω και καλύτερης ενσωμάτωσης των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στη διατροφική αλυσίδα εφοδιαστικής.

Η προώθηση της εφοδιαστικής των διατροφικών μεταφορών αποτελεί βασικό στοιχείο της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής του 2001 για τις μεταφορές. Σε αυτό τον τομέα, στόχος είναι η δημιουργία των τεχνικών, νομικών και οικονομικών προϋποθέσεων για τη βέλτιστη ενσωμάτωση ποικίλων τρόπων μεταφοράς με σκοπό την παροχή υπηρεσιών από πόρτα σε πόρτα. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην ενσωμάτωση φιλικότερων προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην αλυσίδα των μεταφορών. Από την 1η Ιανουαρίου 2000 η αγορά των εσωτερικών πλωτών μεταφορών θεωρείται πλήρως ελευθερωμένη.

Στις 17 Ιανουαρίου 2006 η Επιτροπή πρότεινε ένα πολυετές πρόγραμμα δράσης για την προαγωγή και την επέκταση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (Naiades)⁵⁷ που θα εφαρμοστεί κατά την περίοδο 2006–2013 με σκοπό την καλύτερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει η αγορά εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των περιθωρίων μεταφορικής ικανότητας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Όπως προαναφέρθηκε, οι διατροφικές μεταφορές ορίζονται ως «ένα μεταφορικό σύστημα στο πλαίσιο του οποίου μπορούν να χρησιμοποιηθούν τουλάχιστον δύο διαφορετικοί τρόποι μεταφοράς με σκοπό την ολοκλήρωση μιας αλυσίδας μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα». Σε αυτό το πλαίσιο, προτεραιότητα είναι η αποτελεσματικότερη ενσωμάτωση των φιλικότερων προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς —όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων— στην αλυσίδα των μεταφορών. Τα προσκόμματα και το κόστος τριβής προκύπτουν κυρίως όταν υπάρχει αλλαγή τρόπου μεταφοράς κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα

57 COM(2006) 6 τελικό.

υψηλότερες τιμές, ταξίδια παρατεταμένης διάρκειας ή καθυστερήσεις και να εξασθενήσει την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών εμπορευματικών μεταφορών. Για αυτό το λόγο, η βελτίωση της ποιότητας της εφοδιαστικής και της αποδοτικότητας των διατροφικών μεταφορών αποτελεί καίριο στόχο.

Στις 22 Ιουλίου 2003 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 για το πρόγραμμα «Marco Polo» με χρηματοδοτικό πλαίσιο 75 εκατ. ευρώ για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2003 έως την 31η Δεκεμβρίου 2006. Σκοπός του προγράμματος είναι η στροφή από τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, καθώς και η προώθηση καινοτόμων προγραμμάτων. Με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 της 24ης Οκτωβρίου 2006, το Συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφώνησαν για το πρόγραμμα που θα το διαδεχόταν, το Marco Polo II. Το νέο πρόγραμμα αποτελεί συνέχεια του προηγούμενου, ωστόσο προβλέπονται δύο νέα στοιχεία: α) μεγαλύτερο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής λύσεων των διατροφικών μεταφορών και εναλλακτικών των οδικών μεταφορών και εκτός ΕΕ και β) τις θαλάσσιες αρτηρίες, σκοπός των οποίων θα είναι η μεγαλύτερη στροφή προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τις δημοσιονομικές προοπτικές, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο συμφώνησαν επί ενός συνολικού προϋπολογισμού της τάξεως των 450 εκατ. ευρώ για το «Marco Polo II» για την περίοδο 2007–2013.⁵⁸

⁵⁸ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/index_el.htm διαθέσιμο στις 30.7.2010.

2.2 ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η ενεργειακή πολιτική είναι σημαντική καθώς η ενέργεια είναι μια κρίσιμη παράμετρος της οικονομικής δραστηριότητας και της κοινωνικής ζωής των βιομηχανικών χωρών⁵⁹. Επομένως, είναι πλέον αναπόφευκτη η αντιμετώπιση των μεγάλων ενεργειακών προκλήσεων που συνεπάγονται οι κλιματικές αλλαγές, η αυξανόμενη εξάρτηση από τις εισαγωγές ενέργειας, η πίεση που υφίστανται οι ενεργειακοί πόροι και η προμήθεια όλων των καταναλωτών με ενέργεια ασφαλή, σε προσιτές τιμές. Η εφαρμογή μιας φιλόδοξης ενεργειακής ευρωπαϊκής πολιτικής, η οποία να καλύπτει όλες τις πηγές ενέργειας - ορυκτές (πετρέλαιο, φυσικό αέριο, άνθρακας), πυρηνικές ή ανανεώσιμες (ηλιακή, αιολική, από βιομάζα, γεωθερμική, υδροηλεκτρική, παλιρροιακή) - αποσκοπεί στη δρομολόγηση μιας νέας βιομηχανικής επανάστασης, η οποία θα μεταμορφώσει την ΕΕ σε οικονομία χαμηλής κατανάλωσης ενέργειας που να είναι ασφαλέστερη, ανταγωνιστικότερη και περισσότερο αειφόρος⁶⁰.

A. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η ιδέα μιας ευρωπαϊκής ενεργειακής πολιτικής ανάγεται στις απαρχές του ευρωπαϊκού εγχειρήματος, με τη συνθήκη ΕΚΑΧ (συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα) του 1951 και με τη συνθήκη Ευρατόμ του 1957. Οι μακροπρόθεσμοι ενεργειακοί στόχοι ορίστηκαν για πρώτη φορά το 1995 στη «Λευκή βίβλο για μια ενεργειακή πολιτική για την ΕΕ⁶¹, την οποία ακολούθησε η Πράσινη Βίβλος «Προς μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού»⁶² και η επακόλουθη έκθεση σχετικά με αυτή⁶³. Η Επιτροπή, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τονίζουν ότι η ενεργειακή πολιτική πρέπει να περιλαμβάνεται στους γενικούς στόχους της οικονομικής πολιτικής της ΕΕ και να ασκείται με γνώμονα την κοινή ευημερία, τη βιώσιμη ανάπτυξη, την προστασία του καταναλωτή και την οικονομική και κοινωνική συνοχή. Ωστόσο, πέρα από τους γενικούς αυτούς στόχους, η ενεργειακή πολιτική πρέπει να επιδιώκει συγκεκριμένους στόχους που να συνδυάζουν την ανταγωνιστικότητα, την ασφάλεια του εφοδιασμού και την προστασία του περιβάλλοντος. Το 2005 η Επιτροπή ενέκρινε άλλη μια Πράσινη Βίβλο για την ενεργειακή απόδοση, στην οποία προτείνονται δράσεις στα

59 Μούσης Νίκος, *Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο, οικονομία, πολιτική*, 12η αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2008, σελ. 414.

60 http://europa.eu/legislation_summaries/energy/index_el.htm διαθέσιμο στις 17.7.2010.

61 COM(95) 682.

62 COM(2000) 769.

63 COM(2002) 321.

κράτη μέλη για την προαγωγή της καλύτερης χρήσης όλων των πηγών ενέργειας⁶⁴. Ακολούθησε η Πράσινη Βίβλος με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για αειφόρο, ανταγωνιστική και ασφαλή ενέργεια»⁶⁵, στην οποία περιγράφονται οι νέες ενεργειακές πραγματικότητες που αντιμετωπίζει η Ευρώπη βάσει τριών κύριων στόχων: βιωσιμότητα, ανταγωνιστικότητα και ασφάλεια του εφοδιασμού⁶⁶.

Επιπλέον, μια εκτενής κοινοτική πολιτική για την ενέργεια έχει ως στόχο την οικονομική και κοινωνική συνοχή και επιδιώκει να εντείνει τη διαφάνεια και τη συνοχή της συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη μέλη. Η ενεργειακή πολιτική της Κοινότητας εκτείνεται σε πέντε ευρείς τομείς δράσης: α) στην εσωτερική αγορά· η δημιουργία μιας ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς ενέργειας αποτελεί κεντρική προτεραιότητα της Κοινότητας. β) Στην ανάπτυξη εκτενών ευρωπαϊκών δικτύων· οι οδηγίες της κοινότητας για τα διευρωπαϊκά δίκτυα (TENS) επιτρέπουν την επιλεξιμότητα και τη χρηματοδότηση ενεργειακών έργων σε όλη την Ευρώπη. γ) Στη βελτιωμένη ασφάλεια παροχής, καθώς υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να αυξηθεί η εξάρτηση της Ένωσης από εισαγόμενες πηγές ενέργειας μέσα στις επόμενες δεκαετίες, οπότε και θα απαιτηθούν ισχυροί μηχανισμοί για τη διασφάλιση της ασφάλειας της παροχής. δ) Στη διασφάλιση αειφόρου ανάπτυξης της ενέργειας. Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του Κιότο, τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει από κοινού να μειώσουν τις εκπομπές αερίων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου κατά 8% από το 2008 έως το 2012. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, σημαντικό ρόλο θα διαδραματίσουν η προώθηση της ενεργειακής απόδοσης σε όλους τους τομείς, η ενθάρρυνση θέσπισης μέτρων για τη διαχείριση της ζήτησης, η διάδοση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και η συνεχής έρευνα για αποδοτικές τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον. ε) Στην ανάπτυξη διεθνούς συνεργασίας για την ενέργεια. Η ΕΕ έχει αναπτύξει συνεργασία στα ενεργειακά θέματα με κράτη μέλη εκτός της κοινότητας. Στο εσωτερικό της Ένωσης, πρωτοβουλίες, όπως ο διάλογος Ρωσίας – ΕΕ και η Ευρωμεσογειακή συνεργασία⁶⁷ αποτελούν μέρος της ευρωπαϊκής πολιτικής «Ευρύτερη Ευρώπη» σε θέματα ενέργειας, μία πολιτική η οποία στοχεύει στη

64 COM(2005) 265.

65 COM(2006) 105.

66 http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/energypol/article_7339_el.htm διαθέσιμο στις 17.7.2010.

67 Η Ευρωμεσογειακή Συνεργασία ξεκίνησε το 1995 (από την Διακήρυξη της Βαρκελώνης) και αφορά στην προώθηση συνεργασίας Βορρά - Νότου σε περιφερειακό Μεσογειακό επίπεδο (πολυμερές και διμερές) σε θέματα πολιτικής και ασφάλειας, οικονομικών και χρηματοδοτήσεων και κοινωνικά, πολιτιστικά, ανθρωπιστικά.

βελτίωση των ενεργειακών διασυνδέσεων σε αυτές τις περιοχές και ανάμεσα σε αυτές και την ΕΕ⁶⁸.

Στις αρχές του 2007, η ΕΕ παρουσίασε μια νέα ενεργειακή πολιτική η οποία θα αποτελέσει αποφασιστικό βήμα προς την οικονομία χαμηλής κατανάλωσης ενέργειας που θα είναι ασφαλέστερη, ανταγωνιστικότερη και περισσότερο αειφόρος. Η υλοποίηση των στόχων της πολιτικής αυτής αναφέρεται σε εργαλεία βασιζόμενα στην αγορά (φόροι, επιδοτήσεις και σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής CO₂), στην ανάπτυξη των ενεργειακών τεχνολογιών (συγκεκριμένα τεχνολογιών ειδικά για την ενεργειακή απόδοση και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ή τεχνολογιών χαμηλής παραγωγής διοξειδίου του άνθρακα) και στα κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα⁶⁹. Συγκεκριμένα, τα σημαντικά σημεία αυτής της νέας πολιτικής⁷⁰ είναι η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς ενέργειας, η οποία θα είναι ανταγωνιστική, ενοποιημένη και διασυνδεδεμένη, η εκπόνηση ενός χάρτη των δικαιωμάτων του πελάτη στον τομέα της ενέργειας, η δημιουργία μηχανισμών οι οποίοι θα εγγυώνται την αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών καθώς και τη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού και των διαδρομών μεταφοράς, η μείωση των εκπομπών του θερμοκηπίου,⁷¹ η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας⁷², η αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (αιολική ενέργεια, ηλιακή ενέργεια/φωτοβολταϊκά, βιομάζα και βιοκαύσιμα, γεωθερμική ενέργεια και αντλίες θερμότητας),⁷³ η περαιτέρω ανάπτυξη ενεργειακών τεχνολογιών και η ενίσχυση του χάρτη ενέργειας⁷⁴. Η δέσμη μέτρων για την ενέργεια, που παρουσίασε η Επιτροπή στις 10 Ιανουαρίου 2007, εγγράφεται στη

68 Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος, *Η ευρωπαϊκή πολιτική που εφαρμόζεται σήμερα στον τομέα της ενέργειας*, Απρίλιος 2004, <http://www.e-boss.gr/eboss/articles/article.jsp?context=103&categoryid=74&articleid=5406> διαθέσιμο στις 17.7.2010.

69 http://europa.eu/legislation_summaries/energy/european_energy_policy/index_el.htm διαθέσιμο στις 17.7.2010.

70 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 10ης Ιανουαρίου 2007, *Ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη* [COM (2007) 1 τελικό].

71 Το θέμα σχετίζεται με τη Στρατηγική της ΕΕ για ανάσχεση των κλιματικών αλλαγών: Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 10ης Ιανουαρίου 2007, *Περιορισμός της αλλαγής του κλίματος του πλανήτη σε αύξηση της θερμοκρασίας κατά 2°C - Η πορεία προς το 2020 και μετέπειτα* [COM (2007) 2 τελικό].

72 Στόχος της ΕΕ είναι να έχει μειώσει κατά 20% μέχρι το 2020 την ενέργεια που καταναλώνει, όπως περιγράφεται στην Ανακοίνωση της Επιτροπής της 19ης Οκτωβρίου 2006, *Σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση: Αξιοποίηση του δυναμικού* [COM (2006) 545 τελικό].

73 Στην Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 10ης Ιανουαρίου 2007, *Χάρτης πορείας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας*. Οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας τον 21ο αιώνα: συμβολή στην ενίσχυση της αειφορίας [COM (2006) 848] ορίζεται ως στόχος να φθάσουν οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας να καλύπτουν μερίδιο 20% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας στην ΕΕ μέχρι το 2020.

74 Απόφαση 98/181/EK, ΕΚΑΧ και Ευρατόμ του Συμβουλίου και της Επιτροπής, της 23ης Σεπτεμβρίου 1997, σχετικά με τη σύναψη, από τις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, της συνθήκης για το Χάρτη Ενέργειας και του πρωτοκόλλου του Χάρτη Ενέργειας για την ενεργειακή απόδοση και τα σχετικά περιβαλλοντικά ζητήματα.

δυναμική που δρομολογήθηκε με την Πράσινη Βίβλο για μια ευρωπαϊκή στρατηγική για αειφόρο, ανταγωνιστική και ασφαλή ενέργεια⁷⁵ και επανατοποθετεί την ενέργεια στο επίκεντρο της ευρωπαϊκής δράσης.

B. ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 663/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, θεσπίστηκε το Ευρωπαϊκό ενεργειακό πρόγραμμα για την ανάκαμψη (EEPR)⁷⁶ με τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής για έργα στον τομέα της ενέργειας, το οποίο θα συμβάλει στην επιτάχυνση και την εξασφάλιση των επενδύσεων σε έργα υποδομών και της τεχνολογίας στον τομέα της ενέργειας, στη βελτίωση της ασφάλειας του εφοδιασμού των κρατών μελών και στην επιτάχυνση της υλοποίησης των στόχων για το 2020. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει υποπρογράμματα για την προώθηση των εν λόγω στόχων στους εξής τομείς: α) υποδομές στους τομείς του φυσικού αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας, β) υπεράκτια αιολική ενέργεια, και, γ) δέσμευση και αποθήκευση άνθρακα. Τον Απρίλιο του 2010 η Επιτροπή εξέδωσε Έκθεση σχετικά με την υλοποίηση του Ευρωπαϊκού ενεργειακού προγράμματος ανάκαμψης κρίνοντας θετικά την πορεία υλοποίησης και επισημαίνοντας δυνητικούς κινδύνους για τα έργα.⁷⁷

Στην Πράσινη Βίβλο για την ενεργειακή απόδοση⁷⁸, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ΕΕ θα μπορούσε να μειώσει την κατανάλωση ενέργειας κατά 20 % έως το 2020, γεγονός το οποίο θα εξοικονομήσει ένα ποσό των 60 δισ. ευρώ ετησίως για άλλες επενδύσεις. Ένα τέτοιο επίπεδο εξοικονόμησης θα έχει θετικό αντίκτυπο στους πολίτες της Ένωσης με δύο τρόπους. Θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, στο πλαίσιο της Ατζέντα της Λισαβόνας και θα μπορούσε να οδηγήσει στη δημιουργία ενός εκατομμυρίου θέσεων εργασίας σε συναφείς τομείς (διαχείριση των μεταφορών, υψηλές τεχνολογίες ενεργειακής απόδοσης, κ.λπ.).

Με το Πράσινο Βιβλίο: Ευρωπαϊκή στρατηγική για αειφόρο, ανταγωνιστική και ασφαλή ενέργεια⁷⁹, η Επιτροπή επιθυμεί να υλοποιηθεί μια πραγματική ενεργειακή πολιτική στην Ευρώπη για να αντιμετωπισθούν τα πολυάριθμα προβλήματα όσον αφορά τον εφοδιασμό και τα αποτελέσματα στην ανάπτυξη και το περιβάλλον. Η ΕΕ

75 COM(2006) 105 τελικό.

76 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 663/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τη θέσπιση προγράμματος ενίσχυσης της οικονομικής ανάκαμψης με τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής για έργα στον τομέα της ενέργειας.

77 COM(2010) 191 τελικό.

78 COM(2005) 265 τελικό.

79 COM(2006) 105 τελικό.

οφείλει να αντιδράσει γρήγορα και αποτελεσματικά σε έξι πρωτεύοντες τομείς, προκειμένου να αποκτήσει αειφόρο, ανταγωνιστική και ασφαλή ενέργεια. Η εσωτερική αγορά, η ενεργειακή απόδοση, η έρευνα και η εξωτερική πολιτική πρέπει στο σύνολό τους να συμβάλουν, ώστε η Ευρώπη να αποβεί ισχυρή ως προς την ενέργεια στη διεθνή σκηνή. Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη να καταβάλουν κάθε προσπάθεια για την υλοποίηση μιας ευρωπαϊκής ενεργειακής πολιτικής, η οποία θα έχει τρεις κύριους στόχους: τη βιωσιμότητα, την ανταγωνιστικότητα και την ασφάλεια εφοδιασμού. Οι έξι πρωτεύοντες τομείς δράσης, στους οποίους η Επιτροπή προτείνει συγκεκριμένα μέτρα με σκοπό την υλοποίηση της ευρωπαϊκής ενεργειακής πολιτικής είναι: η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ενέργειας, η αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών, η βιώσιμη, αποτελεσματική και διαφοροποιημένη σύνθεση ενεργειακών πόρων, η καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της άνοιξης του 2006 χρησιμοποίησε τις συστάσεις του Πράσινου Βιβλίου ως βάση για μια νέα ευρωπαϊκή ενεργειακή πολιτική.

Για να υποστηριχθούν οι στόχοι της ανανεωμένης στρατηγικής της Λισσαβόνας και να ενισχυθούν η ανάπτυξη και η απασχόληση στην Ευρώπη, εγκρίθηκε για την περίοδο 2007-2013 ένα πρόγραμμα-πλαίσιο για την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα⁸⁰. Για να ληφθεί υπόψη η ποικιλομορφία των στόχων του και για να διασφαλισθεί η προβολή τους, το ΠΚΑ αποτελείται από τρία συγκεκριμένα υποπρογράμματα: το πρόγραμμα για την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα, το στρατηγικό πρόγραμμα στήριξης σε θέματα τεχνολογιών της πληροφορίας και της επικοινωνίας και το πρόγραμμα «Ευφυής ενέργεια – Ευρώπη», που συμβάλλει στην επιτάχυνση της υλοποίησης των στόχων στον τομέα της βιώσιμης ενέργειας. Υποστηρίζει έτσι τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, τη χρήση νέων και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τη μεγαλύτερη διείσδυση αυτών των πηγών ενέργειας στην αγορά, τη διαφοροποίηση της ενέργειας και των καυσίμων, την αύξηση του μεριδίου της ανανεώσιμης ενέργειας (σύμφωνα με το στόχο που έχει καθοριστεί στην ΕΕ, το μερίδιο των πηγών ενέργειας στην εσωτερική μεικτή κατανάλωση θα πρέπει να φθάσει το 12% μέχρι το 2010) και τη μείωση της τελικής ενεργειακής κατανάλωσης. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται σε αυτό το πλαίσιο στον τομέα των μεταφορών. Το πρόγραμμα διασφαλίζει τη συνέχεια του προγράμματος «Ευφυής ενέργεια – Ευρώπη» (2003-2006)⁸¹, που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2006. Το πρόγραμμα-πλαίσιο

80 Απόφαση αριθ. 1639/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση προγράμματος-πλαισίου για την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία (2007-2013).

81 Απόφαση αριθ. 1230/2003/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 για θέσπιση πολυετούς προγράμματος δράσης στο πεδίο της ενέργειας: Ευφυής ενέργεια - Ευρώπη (2003-2006).

εκτείνεται σε περίοδο επτά ετών, από την 1η Ιανουαρίου 2007 έως την 31η Δεκεμβρίου 2013 και έχει προϋπολογισμό 3,621 δισ. ευρώ για όλη τη διάρκειά του. Το 20% (730 εκατ. ευρώ) του συνολικού προϋπολογισμού προορίζεται για το στρατηγικό πρόγραμμα υποστήριξης των ΤΠΕ και το τελευταίο 20% (730 εκατ. ευρώ) για το πρόγραμμα «Ευφυής ενέργεια - Ευρώπη».

Η Επιτροπή ενέκρινε το σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση (2007-2012)⁸² με σκοπό τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά 20% έως το 2020, κάτι το οποίο αντιστοιχεί με ετήσια εξοικονόμηση 1,5% περίπου έως το 2020. Το σχέδιο δράσης περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση των ενεργειακών επιδόσεων των προϊόντων⁸³, των κτιρίων⁸⁴ και των υπηρεσιών⁸⁵, για τη βελτίωση της απόδοσης της παραγωγής και της διανομής ενέργειας, για τη μείωση του αντίκτυπου των μεταφορών στην ενεργειακή κατανάλωση, για τη διευκόλυνση της χρηματοδότησης και της υλοποίησης επενδύσεων στον τομέα αυτό, για την παρότρυνση και ενίσχυση μιας ορθολογικής συμπεριφοράς στην κατανάλωση ενέργειας καθώς και για την ενίσχυση της διεθνούς δράσης στον τομέα της ενεργειακής απόδοσης. Το σχέδιο δράσης καλύπτει περίοδο έξι ετών, από την 1η Ιανουαρίου 2007 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012. Η Επιτροπή πρότεινε το 2008⁸⁶ μια νέα στρατηγική για την εδραίωση της ενεργειακής αλληλεγγύης μεταξύ των κρατών μελών και μια νέα πολιτική για τα ενεργειακά δίκτυα ώστε να τονωθούν οι επενδύσεις σε ενεργειακά δίκτυα υψηλότερης απόδοσης και χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Στο σχέδιο ορίζονται πέντε πεδία όπου χρειάζεται περισσότερη δράση για την εξασφάλιση διατηρήσιμου εφοδιασμού με

82 Ανακοίνωση της Επιτροπής της 19ης Οκτωβρίου 2006, Σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση: Αξιοποίηση του δυναμικού [COM (2006) 545 τελικό].

83 Οδηγία 2009/33/EC του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων αναφορικά με την οικονομία καυσίμου και άλλες ουσιαστικές παραμέτρους [COM (2008) 779 τελικό], Οδηγία του Συμβουλίου 92/75/ΕΟΚ της 22ας Σεπτεμβρίου 1992 για την ένδειξη με την επισήμανση και την παροχή πληροφοριών της κατανάλωσης ενέργειας και λοιπών πόρων των οικιακών συσκευών, Οδηγία του Συμβουλίου 92/42/ΕΟΚ της 21ης Μαΐου 1992 σχετικά με τις απαιτήσεις απόδοσης για τους νέους λέβητες ζεστού νερού που τροφοδοτούνται με υγρά ή αέρια καύσιμα που τροποποιήθηκε από τις Οδηγίες 93/68/ΕΟΚ, 2004/8/ΕΚ και 2005/32/ΕΚ, Οδηγία 96/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Σεπτεμβρίου 1996, σχετικά με τις απαιτήσεις ενεργειακής απόδοσης των οικιακών ηλεκτρικών ψυγείων, καταψυκτών και συνδυασμών τους που τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2005/32/ΕΚ.

84 Οδηγία 2002/91/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων.

85 Οδηγία 2006/32/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, για την ενεργειακή απόδοση κατά την τελική χρήση και τις ενεργειακές υπηρεσίες και για την κατάργηση της Οδηγίας 93/76/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

86 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - *Δεύτερη επισκόπηση της ενεργειακής στρατηγικής: σχέδιο δράσης της ΕΕ για την ενεργειακή ασφάλεια και αλληλεγγύη* [COM (2008) 781 τελικό].

ενέργεια και εξετάζονται επίσης οι προκλήσεις που θα αντιμετωπίσει η Ευρώπη στο διάστημα μεταξύ 2020 και 2050. Η πρώτη προτεραιότητα που προσδιορίστηκε είναι να θεσπιστούν και εφαρμοστούν ταχέως τα μέτρα επίτευξης των στόχων ενεργειακής πολιτικής που έθεσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ευρώπη, με τους οποίους επιδιώκεται 20% μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, μερίδιο 20% των ανανεώσιμων πηγών στην τελική κατανάλωση ενέργειας και εξοικονόμηση κατά 20% της μελλοντικής ενεργειακής ζήτησης για το έτος 2020, ενώ δεύτερη προτεραιότητα είναι να αντιμετωπιστεί η όλο και μεγαλύτερη ανασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της Ευρώπης. Στο νέο ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης για την ενεργειακή ασφάλεια και αλληλεγγύη, τα πεδία όπου χρειάζονται περισσότερες δράσεις για τη διατήρηση του ενεργειακού εφοδιασμού στο μέλλον είναι: η ανάγκη υποδομών και διαφοροποίηση του ενεργειακού εφοδιασμού, οι εξωτερικές ενεργειακές σχέσεις, τα αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου και μηχανισμοί αντιμετώπισης κρίσεων, η ενεργειακή απόδοση, και η βέλτιστη χρήση των εγχώριων πηγών ενέργεια της ΕΕ.

Στην Ανακοίνωσή της η Επιτροπή για την «Ενεργειακή απόδοση: επίτευξη του στόχου του 20%⁸⁷» τονίζει την ανάγκη αύξησης της ενεργειακής απόδοσης στο πλαίσιο των επιδιώξεων «20-20-20» για το 2020: δηλαδή εξοικονόμηση, σε ποσοστό 20%, της ευρωπαϊκής κατανάλωσης πρωτογενούς ενέργειας, δεσμευτικό στόχο μείωσης κατά 20% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και 20% μερίδιο συμβολής των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας το έτος 2020. Η ενεργειακή απόδοση αντισταθμίζει την κλιματική αλλαγή, βελτιώνει την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της Λισαβόνας και μειώνει το κόστος για όλους τους πολίτες της ΕΕ.

Επίσης, επισημαίνεται ότι η πραγματοποίηση βελτιώσεων ενεργειακής απόδοσης και τουλάχιστον η επίτευξη του στοχευόμενου ποσοστού 20% εξοικονόμησης ενέργειας πρέπει να εξακολουθήσουν να αποτελούν προτεραιότητα και κοινή επιδίωξη της Κοινότητας. Θα πρέπει να ενταθούν οι προσπάθειες υλοποίησης της πολιτικής – ιδιαίτερα μέσω των εθνικών σχεδίων δράσης – ενώ οι πρωτοβουλίες της υπόψη δέσμης μέτρων πρέπει να διεκπεραιωθούν ταχέως μέσω της νομοθετικής διαδικασίας. Τα προτεινόμενα μέτρα μαζί με τα κίνητρα χρηματοδότησης, την ενεργειακή φορολόγηση και την αύξηση της συνειδητοποίησης θα αποφέρουν μόνιμα, συγκεκριμένα αποτελέσματα.

87 Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 13ης Νοεμβρίου 2008 – *Ενεργειακή απόδοση: επίτευξη του στόχου του 20%* [COM(2008) 772 τελικό].

Τέλος, η Πράσινη Βίβλος με τίτλο «Προς ένα ασφαλές, αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό δίκτυο ενέργειας⁸⁸» στοχεύει στην ανάπτυξη μιας νέας στρατηγικής προσέγγισης για τα δίκτυα ενέργειας. Η κύρια προτεραιότητα είναι η βελτίωση του κοινοτικού πλαισίου με σκοπό την ανάπτυξη των ενεργειακών δικτύων των κρατών μελών της Ένωσης, καθώς τα ενεργειακά δίκτυα μεταφορών αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της ενεργειακής πολιτικής. Για το λόγο αυτό, τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Ενέργειας (ΔΕΔ-Ε)⁸⁹ πρέπει να ανταπεξέλθουν στις νέες απαιτήσεις της ενεργειακής πολιτικής όσον αφορά την αειφορία και την ανταγωνιστικότητα. Η εξωτερική διάσταση είναι επίσης ένα σημαντικό ζήτημα για την ανάπτυξη των ενεργειακών δικτύων, καθώς εσωτερική αγορά ενέργειας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εισαγωγές. Ο συντονισμός και η διαχείριση των δικτύων θα πρέπει να διενεργείται από το μέλλον Οργανισμού Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας⁹⁰.

88 Πράσινη Βίβλος - Προς ένα ασφαλές, αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό δίκτυο ενέργειας.[COM (2008) 782 τελικό].

89 Απόφαση 1364/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, για καθορισμό προσανατολισμών σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας και την κατάργηση της απόφασης 96/391/ΕΚ και της απόφασης 1229/2003/ΕΚ. Η απόφαση απαριθμεί τα έργα που είναι επιλέξιμα για κοινοτική χρηματοδότηση δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθμ.2236/95.

90 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 713/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009 για την ίδρυση Οργανισμού Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας, που εκδίδει γνωμοδοτήσεις επί όλων των ζητημάτων που σχετίζονται με τον τομέα των ρυθμιστικών αρχών ενέργειας.

Γ. ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Οι πυρηνικοί σταθμοί παράγουν σήμερα περίπου το 1/3 της ηλεκτρικής ενέργειας και το 15% της ενέργειας που καταναλώνεται στην ΕΕ. Η Ευρατόμ δημιούργησε το 1957 τις συνθήκες για την ανάπτυξη της πυρηνικής ενέργειας στην Ευρώπη. Στην αποστολή της συγκαταλέγονταν, συγκεκριμένα, η ανάπτυξη της συνεργασίας στον τομέα της έρευνας, η προστασία του πληθυσμού με την καθιέρωση ενιαίων κριτηρίων ασφαλείας, ο επαρκής και δίκαιος εφοδιασμός με πυρηνικά ορυκτά και καύσιμα, ο έλεγχος της ειρηνικής χρήσης των πυρηνικών υλικών και η συνεργασία με άλλες χώρες και διεθνείς οργανισμούς. Τα ειδικά μέτρα που θεσπίστηκαν σε επίπεδο ΕΕ αποσκοπούν, ιδίως, στην εξασφάλιση της προστασίας της υγείας των απασχολουμένων στον τομέα αυτό και στην προστασία του περιβάλλοντος από τους κινδύνους που συνδέονται με τη χρήση των πυρηνικών καυσίμων και αποβλήτων που προκύπτουν⁹¹.

Ο Οργανισμός εφοδιασμού της Ευρατόμ⁹² ιδρύθηκε με τη συνθήκη Ευρατόμ και λειτουργεί από την 1η Ιουνίου 1960. Αποστολή του είναι να διασφαλίζει ότι όλοι οι χρήστες εντός της ΕΕ επωφελούνται από μία τακτική και δίκαιη πρόσβαση στα μεταλλεύματα και πυρηνικά καύσιμα (αρχικά υλικά και ειδικά σχάσιμα υλικά), χάρη στην κοινή πολιτική εφοδιασμού. Προκειμένου να φέρει εις πέρας την αποστολή που του έχει ανατεθεί, ο Οργανισμός παρέχει στην Κοινότητα εμπειρογνωμοσύνη, πληροφορίες και συμβουλές σχετικά με την αγορά πυρηνικής ενέργειας, παρακολουθεί τις τάσεις της αγοράς σε πυρηνικά υλικά και υπηρεσίες που μπορούν να έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια εφοδιασμού και συνεργάζεται με τη συμβουλευτική επιτροπή.

Το πρόγραμμα Ευρατόμ, το οποίο διαρκεί μέχρι το 2011, υποδιαιρείται σε δύο ειδικά προγράμματα. Το πρώτο καλύπτει την έρευνα με αντικείμενο την πυρηνική σύντηξη, την πυρηνική ενέργεια σχάσης και την ακτινοπροστασία. Το δεύτερο αφορά τις δραστηριότητες του Κοινού Κέντρου Ερευνών (Joint Research Centre - JRC) στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας. Για την εφαρμογή του έβδομου προγράμματος-πλαίσιου κατά τη χρονική περίοδο 2007-2011, προβλέπεται μέγιστο συνολικό ποσό ύψους 2.751 εκατ. ευρώ. Ένα σημαντικό μέρος του προϋπολογισμού αυτού θα

91 http://europa.eu/legislation_summaries/energy/nuclear_energy/index_el.htm.

92 Απόφαση 2008/114/ΕΚ, Ευρατόμ του Συμβουλίου της 12ης Φεβρουαρίου 2008 σχετικά με την θέσπιση του καταστατικού του Οργανισμού Εφοδιασμού της Ευρατόμ.

χρησιμεύσει για τη χρηματοδότηση του διεθνούς προγράμματος πυρηνικής σύντηξης ITER⁹³.

Τέλος, το Ενδεικτικό Πυρηνικό Πρόγραμμα⁹⁴ περιγράφει την κατάσταση του πυρηνικού τομέα στην ΕΕ το 2006 και τις πιθανές εξελίξεις στον εν λόγω τομέα, λαμβάνοντας υπόψη οικονομικά και περιβαλλοντικά ζητήματα.

Δ. ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας - αιολική, ηλιακή (θερμική ή φωτοβολταϊκή), υδροηλεκτρική, παλιρροιακή, γεωθερμική και ενέργεια από βιομάζα - συνιστούν ουσιαστική εναλλακτική λύση στα ορυκτά καύσιμα. Η χρήση τους επιτρέπει όχι μόνο να μειωθούν οι εκπομπές αερίων που προξενούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου, τα οποία προέρχονται από την παραγωγή και την κατανάλωση ενέργειας, αλλά και τη μείωση της εξάρτησης της ΕΕ από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων (συγκεκριμένα, φυσικό αέριο και πετρέλαιο). Για να επιτύχει τον φιλόδοξο στόχο να ανέλθει σε 20% το μερίδιο που θα καταλαμβάνει στο σύνολο του ενεργειακού μίγματος η ενέργεια από τις ανανεώσιμες πηγές, η ΕΕ προβλέπει να εντείνει τις προσπάθειες στους τομείς της ηλεκτροπαραγωγής, της θέρμανσης και ψύξης, καθώς και στον τομέα των βιοκαυσίμων. Στον τομέα των μεταφορών, που εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από το πετρέλαιο, η Επιτροπή επιθυμεί να αυξηθεί το μερίδιο των βιοκαυσίμων στη συνολική κατανάλωση καυσίμων από 5,75% μέχρι το 2010 σε 10% μέχρι το 2020⁹⁵. Η προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας είναι ένας από τους κύριους στόχους της ενεργειακής πολιτικής της ΕΕ. Όπως προαναφέρθηκε, ο στόχος είναι ο διπλασιασμός του ποσοστού των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στη συνολική κατανάλωση ενέργειας έως το έτος 2010 σε ποσοστό 15 % και η αύξηση του ποσοστού των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας σε 22,1 % της συνολικής παραγωγής. Η Απόφαση 1230/2003 «Ευφυής ενέργεια για την Ευρώπη» περιέχει μέτρα για την προαγωγή ανανεώσιμων πηγών

93 Απόφαση 2006/970/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για το έβδομο πρόγραμμα-πλαίσιο δραστηριοτήτων πυρηνικής έρευνας και κατάρτισης (2007-2011) της Ευρατόμ και Απόφαση 2006/977/Ευρατόμ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2006, περί του ειδικού προγράμματος που θα υλοποιηθεί με άμεσες δράσεις από το Κοινό Κέντρο Ερευνών ώστε να εκτελεσθεί το έβδομο πρόγραμμα-πλαίσιο δραστηριοτήτων πυρηνικής έρευνας και εκπαίδευσης (2007-2011) της Ευρατόμ.

94 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 4ης Οκτωβρίου 2007, *Ενδεικτικό Πυρηνικό Πρόγραμμα* [COM(2007) 565 τελικό].

95 http://europa.eu/legislation_summaries/energy/renewable_energy/index_el.htm διαθέσιμο στις 20.7.2010.

ενέργειας και την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης. Υπάρχουν υποπρογράμματα για τη στήριξη σχεδίων βιώσιμης ανάπτυξης και την επέκταση της συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και των αναπτυσσόμενων χωρών στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Ο προϋπολογισμός του προγράμματος-πλαίσιου ανέρχεται σε 200 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2003–2006, αν και τόσο η Επιτροπή όσο και το Κοινοβούλιο τάχθηκαν υπέρ της χορήγησης πολύ μεγαλύτερων κεφαλαίων. Η Οδηγία 2009/28/ΕΚ θεσπίζει ένα κοινό πλαίσιο για τη χρήση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, προκειμένου να περιοριστούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την προώθηση καθαρότερων μεταφορών. Για το σκοπό αυτό, τα εθνικά σχέδια δράσης που ορίζεται, όπως και οι διαδικασίες για τη χρήση των βιοκαυσίμων⁹⁶.

Στο Χάρτη πορείας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας⁹⁷ αξιολογείται το μερίδιο των πηγών αυτών στη συνολική ενεργειακή κατανάλωση και η σχετική πρόοδος που έχει συντελεστεί στο πεδίο αυτό και ορίζεται επίσης ως στόχος να φθάσουν οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας να καλύπτουν μερίδιο 20% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας στην ΕΕ μέχρι το 2020 και περιλαμβάνονται μέτρα για την προώθηση της ανάπτυξης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στους τομείς του ηλεκτρισμού, των βιοκαυσίμων, της θέρμανσης και της ψύξης.

Συναφείς είναι και οι εξής πράξεις: Α) για τον Ηλεκτρισμό, η Οδηγία 2001/77/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Σεπτεμβρίου 2001, για την προαγωγή της ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στην εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, η Ανακοίνωση της Επιτροπής της 10ης Ιανουαρίου 2007 με τίτλο «Πράσινη Βίβλος δράση παρακολούθησης σχετικά με την πρόοδο στις ανανεώσιμες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας»⁹⁸ και η Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 7ης Δεκεμβρίου 2005 «Η στήριξη της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας»⁹⁹. Β) Η Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 7ης Δεκεμβρίου 2005 - Σχέδιο δράσης για τη βιομάζα¹⁰⁰. Γ) Η Ανακοίνωση της Επιτροπής της 8ης Φεβρουαρίου 2006 με τίτλο «Στρατηγική της ΕΕ για τα βιοκαύσιμα»¹⁰¹ και η Οδηγία 2003/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Μαΐου 2003 σχετικά με την προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων ή άλλων

96 Οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και στη συνέχεια την κατάργηση των Οδηγιών 2001/77/ΕΚ και 2003/30/ΕΚ.

97 Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 10ης Ιανουαρίου 2007, *Χάρτης πορείας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας τον 21ο αιώνα: συμβολή στην ενίσχυση της αειφορίας* [COM (2006) 848].

98 COM(2006) 849 τελικό.

99 COM(2005) 627 τελικό.

100 COM(2005) 628 τελικό.

101 COM(2006) 34 τελικό.

ανανεώσιμων καυσίμων για τις μεταφορές . Δ) Η Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, της υπεράκτιας αιολικής 13 Νοεμβρίου, 2008 - "Ενέργεια : Η δράση πρέπει να επιτύχει τον στόχο της ενεργειακής πολιτικής Στόχοι για το 2020 και μετέπειτα»¹⁰²

102 COM(2008) 768 τελικό.

2.3 ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Από τις αρχές της δεκαετίας του '90, οι Νέες Τεχνολογίες Πληροφοριών και Επικοινωνιών (ΝΤΠΕ) γνωρίζουν θεαματική ανάπτυξη, η οποία εκδηλώνεται με τη γενίκευση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών, τη σύγκλιση προς τις ψηφιακές τεχνολογίες, τη ραγδαία εξάπλωση του Διαδικτύου και την απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών¹⁰³. Στα πλαίσια της μετάβασης στη νέα αναδυόμενη κοινωνία της πληροφορίας οι τηλεπικοινωνίες διαδραματίζουν το σημαντικότερο ρόλο. Οι τηλεπικοινωνιακές υποδομές αποτελούν σημαντικό κομμάτι της ευρωπαϊκής οικονομίας, κύριο χαρακτηριστικό της οποίας είναι η δραστική μείωση της υλικής παραγωγής και η ανάδειξη της πληροφορίας ως κινητήριου μοχλού ανάπτυξης και δημιουργίας. Ταυτόχρονα, η νέα αγορά στο χώρο των τηλεπικοινωνιών αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς. Μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων σε ολόκληρο τον κόσμο δραστηριοποιείται άμεσα ή έμμεσα σε αυτόν τον τομέα απασχολώντας εκατομμύρια εργαζομένους. Η σημασία τους έγκειται στο γεγονός ότι μέσω των τηλεπικοινωνιακών υποδομών θα καταστεί δυνατή η ελεύθερη και ταχεία ροή τεράστιου όγκου πληροφοριών που θα διοχετεύεται μέσω των δικτύων. Η ποσότητα, η ποιότητα και ο χρόνος ανάκτησης της πληροφορίας εξαρτάται από τις τεχνολογικές δυνατότητες και το εύρος των δικτύων. Έτσι, οι τηλεπικοινωνιακές υποδομές αποτελούν τον αποφασιστικό παράγοντα διάχυσης της πληροφορίας και καθορίζουν την πρόσβαση ευρύτερων πληθυσμιακών ομάδων στη νέα ψηφιακή εποχή¹⁰⁴. Οι εν λόγω υπηρεσίες διασφαλίζουν τους απαραίτητους δεσμούς μεταξύ της βιομηχανίας, του τριτογενούς τομέα και της αγοράς, αφενός, και μεταξύ των περιφερειακών περιοχών και των οικονομικών κέντρων, αφετέρου¹⁰⁵.

Κινητήριος μοχλός της επανάστασης στον τομέα των επικοινωνιών είναι η τεχνολογία και οι δυνάμεις της αγοράς. Η ΕΕ τέθηκε στο επίκεντρο αυτής της διαδικασίας, υπαγορεύοντας τον ρυθμό ανοίγματος των αγορών, κατοχυρώνοντας ίσες ευκαιρίες για όλους τους συμμετέχοντες, προασπίζοντας τα συμφέροντα των καταναλωτών και καθιερώνοντας τεχνικά πρότυπα. Ο ανταγωνισμός οδήγησε σε μείωση των τιμών και σε βελτίωση της ποιότητας με αποτέλεσμα να παρέχονται σήμερα τόσο στους ιδιώτες όσο και στις επιχειρήσεις φτηνότερες, καλύτερες και πιο αξιόπιστες υπηρεσίες¹⁰⁶.

103 http://europa.eu/scadplus/glossary/information_society_el.htm διαθέσιμο στις 24.8.2010.

104 http://www.image-com.gr/o_ρολος_των_τηλεπικοινωνιών.html διαθέσιμο στις 24.8.2010.

105 Νίκος Μούσης, *Ευρωπαϊκή Ένωση: δίκαιο, οικονομία, πολιτική*, 12η αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2008, σελ. 383.

106 http://europa.eu/pol/infso/index_el.htm διαθέσιμο στις 24.8.2010.

Η κοινή πολιτική στον τομέα των τηλεπικοινωνιών αναπτύσσεται γύρω από τέσσερις άξονες: α) τη δημιουργία, δια της τυποποίησης, μιας ενιαίας αγοράς των εξοπλισμών και των υπηρεσιών των τηλεπικοινωνιών, β) την απελευθέρωση αυτών των υπηρεσιών, γ) την τεχνολογική ανάπτυξη του τομέα με τη βοήθεια της κοινοτικής έρευνας, και δ) την ισόρροπη ανάπτυξη της ΕΕ μέσω των διευρωπαϊκών δικτύων των τηλεπικοινωνιών¹⁰⁷. Το 1987 εκδόθηκε η «Πράσινη Βίβλος» για τις υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών και υλικού, με την οποία καθορίστηκε το πλαίσιο για την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς τηλεπικοινωνιών. Κύρια προτεραιότητα της συγκεκριμένης βίβλου αποτέλεσε η ωφέλεια τόσο των πολιτών (παροχή καινοτόμων υπηρεσιών και εφαρμογών, καλύτερη ποιότητα και χαμηλότερες τιμές των παρεχομένων υπηρεσιών, δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης κ.α.) όσο και των επιχειρήσεων (προώθηση της ικανότητας καινοτομίας, ενισχυμένη ανταγωνιστικότητα κ.α.). Η απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιών δρομολογήθηκε το 1988 με το άνοιγμα των αγορών τερματικών των τηλεπικοινωνιών στον ανταγωνισμό και, στη συνέχεια, το 1990, με την απελευθέρωση των υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών, με εξαίρεση τη φωνητική τηλεφωνία¹⁰⁸. Το 1993, το Συμβούλιο Υπουργών αποφάσισε την πλήρη απελευθέρωση των υπηρεσιών φωνητικής τηλεφωνίας από την 1η Ιανουαρίου 1998. Η διαδικασία απελευθέρωσης επεκτάθηκε το 1994 στις επικοινωνίες και στις υπηρεσίες μετάδοσης μέσω δορυφόρου και, στη συνέχεια, από το 1996, στα δίκτυα της καλωδιακής τηλεόρασης και στις κινητές επικοινωνίες. Παράλληλα, δημιουργήθηκε από το 1990 ανοικτό δίκτυο τηλεπικοινωνιών σε θέματα υποδομών και υπηρεσιών (ONP)¹⁰⁹. Από το 1994, στο πλαίσιο της ανάπτυξης της «κοινωνίας της πληροφορίας», προωθήθηκε η γενική απελευθέρωση των δομών των τηλεπικοινωνιών προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη των πολυμέσων. Εγκρίθηκαν διάφορες πρωτοβουλίες σε θέματα εναρμόνισης των προτύπων των κινητών επικοινωνιών (ενιαίο ευρωπαϊκό πρότυπο GSM) και επικοινωνιών μέσω δορυφόρου, καθώς και του ψηφιακού δικτύου ενοποιημένων υπηρεσιών (RNIS).

107 *Ευρωπαϊκή Ένωση: δίκαιο, οικονομία, πολιτική*, όπ. αν. παρ., σελ. 383.

108 Σχετική νομοθεσία: Απόφαση 87/95, ΕΕ L 36, 07.02.1987 για την τυποποίηση στον τομέα της τεχνολογίας των πληροφοριών και των τηλεπικοινωνιών, Ψήφισμα του Συμβουλίου, ΕΕ C 117, 11.05.1989, για την τυποποίηση στον τομέα των τεχνολογιών της πληροφόρησης και των Τηλεπικοινωνιών, Ψήφισμα του Συμβουλίου, ΕΕ C 257, 04.10.1988, σχετικά με την ανάπτυξη της κοινής αγοράς των υπηρεσιών και του εξοπλισμού στον τομέα των τηλεπικοινωνιών ως το 1992, Οδηγία 88/301/ΕΟΚ της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 1988 σχετικά με τον ανταγωνισμό στις αγορές τηλεπικοινωνιακών τερματικών, ΕΕ L 131 της 27.5.1988, και Οδηγία 90/388/ΕΟΚ της Επιτροπής, ΕΕ L 192 24.07 σχετικά με τον ανταγωνισμό στις αγορές των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών.

109 Οδηγία 95/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Δεκεμβρίου 1995 σχετικά με την εφαρμογή της παροχής ανοικτού δικτύου (ONP) στη φωνητική τηλεφωνία.

Η απελευθέρωση των υπηρεσιών των τηλεπικοινωνιών άνοιξε το δρόμο για τη δημιουργία της ενιαίας αγοράς των τηλεπικοινωνιών μέσω μιας δέσμης μέτρων που θεσπίστηκε το 2002. Η δέσμη αποτελεί ένα ενιαίο πλαίσιο που καλύπτει τους συγκλίνοντες τομείς των τηλεπικοινωνιών, των μέσων επικοινωνίας και των τεχνολογιών των πληροφοριών. Το εν λόγω κανονιστικό πλαίσιο για τις ηλεκτρονικές επικοινωνίες αποτελείται από μια Οδηγία-πλαίσιο και τέσσερις ειδικές οδηγίες που αφορούν την πρόσβαση και τη διασύνδεση, την αδειοδότηση, την καθολική υπηρεσία και την προστασία της ιδιωτικής ζωής¹¹⁰. Βασικοί στόχοι του κανονιστικού πλαισίου είναι οι εξής: α) μείωση των κανονιστικών περιορισμών για τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, μετά από προσεκτικότερη παρακολούθηση που ήταν απαραίτητη κατά την περίοδο ελευθέρωσης του τομέα, γ) κατοχύρωση του δικαιώματος πρόσβασης όλων των καταναλωτών σε ένα σύνολο βασικών υπηρεσιών σε προσιτές τιμές (τηλέφωνο, φαξ, πρόσβαση στο Διαδίκτυο, δωρεάν κλήση αριθμών άμεσης ανάγκης), περιλαμβανομένου και του δικαιώματος των ατόμων με αναπηρίες για πρόσβαση στις υπηρεσίες αυτές, και δ) περαιτέρω τόνωση του ανταγωνισμού με τον περιορισμό της δεσπόζουσας θέσης που διατηρούσαν τα παλαιά μονοπώλια τηλεπικοινωνιών για ορισμένες υπηρεσίες, όπως η πρόσβαση υψηλής ταχύτητας στο Διαδίκτυο.

Η Οδηγία 2002/21/ΕΚ¹¹¹ θέσπισε ένα εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τα δίκτυα και τις υπηρεσίες ηλεκτρονικών επικοινωνιών στο σύνολο της ΕΕ. Η Οδηγία καλύπτει όλα τα ηλεκτρονικά δίκτυα και υπηρεσίες, δηλαδή: τα συστήματα μετάδοσης και, κατά περίπτωση, τον εξοπλισμό μεταγωγής ή δρομολόγησης και τα λοιπά μέσα που επιτρέπουν τη μεταφορά σημάτων, με τη χρήση καλωδίου, ραδιοσημάτων, οπτικού ή άλλου ηλεκτρομαγνητικού μέσου, συμπεριλαμβανομένων των δορυφορικών δικτύων, των σταθερών (συμπεριλαμβανομένου του Διαδικτύου) και κινητών επίγειων δικτύων, των συστημάτων ηλεκτρικών καλωδίων, εφόσον χρησιμοποιούνται για τη μετάδοση σημάτων, των δικτύων που χρησιμοποιούνται για ραδιοτηλεοπτικές εκπομπές, καθώς και των δικτύων καλωδιακής τηλεόρασης. Καθορίζει διάφορες αρχές και στόχους που πρέπει να ακολουθούν οι δημόσιες αρχές που είναι αρμόδιες για την κανονιστική ρύθμιση, καθώς και τα καθήκοντά τους σχετικά με τη διαχείριση των ραδιοηλεκτρικών συχνοτήτων και την αριθμοδότηση.

110 Νίκος Μούσης, *Ευρωπαϊκή Ένωση: δίκαιο, οικονομία, πολιτική*, 12η αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2008, σελ. 384.

111 ΕΕ L 108, 24.04.2002.

Η Οδηγία για την πρόσβαση¹¹² στοχεύει στη θέσπιση πλαισίου κανόνων, που είναι τεχνολογικά ουδέτεροι, αλλά μπορούν να εφαρμοστούν σε εξειδικευμένες αγορές προϊόντων ή υπηρεσιών σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές, για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων στις σχέσεις μεταξύ προμηθευτών πρόσβασης και διασύνδεσης. Καλύπτει, ειδικότερα, την πρόσβαση σε σταθερά και κινητά δίκτυα, καθώς και την πρόσβαση σε δίκτυα ψηφιακών ραδιοφωνικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων πρόσβασης υπό όρους και λοιπών συναφών ευκολιών, όπως οι ηλεκτρονικοί οδηγοί προγραμμάτων (EPG) και οι διεπαφές προγραμμάτων εφαρμογής. Η Οδηγία παρέχει νομική ασφάλεια για τους οικονομικούς παράγοντες αυτής της αγοράς μέσω της καθιέρωσης σαφών κριτηρίων ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, καθώς και ως προς την κανονιστική παρέμβαση. Προσδιορίζει τις υποχρεώσεις που μπορούν να επιβάλλονται σε θέματα πρόσβασης και διασύνδεσης και υπό ποιες συνθήκες, ενώ παράλληλα παρέχει επαρκή ευελιξία ώστε οι ρυθμιστικές αρχές να έχουν τη δυνατότητα αποτελεσματικής αντιμετώπισης νέων προβλημάτων της αγοράς που παρεμποδίζουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό.

Στόχος της Οδηγίας για την αδειοδότηση δικτύων και υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών¹¹³ είναι η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς δικτύων και υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών, μέσω της εναρμόνισης και της απλούστευσης των κανόνων και όρων αδειοδότησης, προκειμένου να διευκολύνεται η παροχή τους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Σύμφωνα με την Οδηγία, «γενική άδεια» σημαίνει το νομικό πλαίσιο που θεσπίζεται από τα κράτη μέλη για να εξασφαλίσει δικαιώματα για την παροχή δικτύων ή υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών και για να καθορίσει ειδικές υποχρεώσεις εφαρμοζόμενες σε όλους ή συγκεκριμένους τύπους δικτύων και υπηρεσιών. Το γενικό σύστημα αδειοδότησης πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες αυτές τις υπηρεσίες και τα δίκτυα άσχετα από τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους και πρέπει να περιορίζει στο ελάχιστο τα διοικητικά εμπόδια πρόσβασης στην αγορά.

Η Οδηγία «καθολικής υπηρεσίας»¹¹⁴ στοχεύει να εξασφαλίσει την παροχή καθολικής υπηρεσίας για τις δημόσιες υπηρεσίες τηλεφωνίας σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Περιλαμβάνει διατάξεις για τη χρηματοδότηση του κόστους παροχής καθολικής υπηρεσίας με τον πιο ανταγωνιστικά ουδέτερο τρόπο καθώς και διατάξεις για τη διασφάλιση της μεγαλύτερης δυνατής διαφάνειας των παρεχομένων πληροφοριών. Καθιερώνει επίσης τα δικαιώματα των χρηστών και των καταναλωτών υπηρεσιών

112 Οδηγία 2002/19, ΕΕ L 108 της 24.04.2002.

113 Οδηγία 2002/20, ΕΕ L 108 της 24.04.2002.

114 Οδηγία 2002/22, ΕΕ L 108 της 24.04.2002.

ηλεκτρονικών επικοινωνιών καθώς και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις για τις επιχειρήσεις που τις παρέχουν. Στοχεύει να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα του ψηφιακού τηλεοπτικού εξοπλισμού ευρείας κατανάλωσης και την παροχή ορισμένων υποχρεωτικών υπηρεσιών, όπως η παροχή μισθωμένων γραμμών. Τέλος, καθορίζει εναρμονισμένους κανόνες ως προς την υποχρέωση σύνδεσης νέων φορέων με το δημόσιο τηλεφωνικό δίκτυο.

Η Οδηγία «προστασίας της ιδιωτικής ζωής»¹¹⁵ αποδίδει τις αρχές που καθορίζονται στην Οδηγία 95/46/ΕΚ¹¹⁶ με τη μορφή συγκεκριμένων κανόνων για τον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Πράγματι, οι διαθέσιμες στο κοινό υπηρεσίες επικοινωνιών στο Διαδίκτυο δημιουργούν νέες δυνατότητες για τους χρήστες, αλλά και νέους κινδύνους για τα προσωπικά τους δεδομένα και την ιδιωτική τους ζωή, ιδίως λόγω των αυξανόμενων δυνατοτήτων αυτόματης αποθήκευσης και επεξεργασίας δεδομένων που αφορούν συνδρομητές και χρήστες. Γι' αυτό, η Οδηγία αυτή εναρμονίζει τις διατάξεις των κρατών μελών που απαιτούνται προκειμένου να διασφαλίζεται ισοδύναμο επίπεδο προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων και ελευθεριών, ιδίως το δικαίωμα στην ιδιωτική ζωή, όσον αφορά την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, καθώς και να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και των εξοπλισμών και υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών στην Κοινότητα. Όμως, μια άλλη Οδηγία¹¹⁷ εναρμονίζει τις διατάξεις των κρατών μελών ως προς τις υποχρεώσεις των παρόχων διαθέσιμων στο κοινό υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή δημοσίου δικτύου επικοινωνιών όσον αφορά την διατήρηση ορισμένων δεδομένων που παράγονται ή υφίστανται επεξεργασία από αυτούς, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα καθίστανται διαθέσιμα για τους σκοπούς της διερεύνησης, διαπίστωσης και δίωξης σοβαρών ποινικών αδικημάτων, όπως ορίζονται βάσει του εθνικού δικαίου των κρατών μελών.

115 Οδηγία 2002/58, ΕΕ L 201 της 31.7.2002 και Οδηγία 2006/24, ΕΕ L 105, 13.04.2006.

116 Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 281 της 23.11.1995). Η Οδηγία αυτή αποτελεί κείμενο αναφοράς σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσον αφορά την προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Δημιουργεί ένα κανονιστικό πλαίσιο που αποσκοπεί στην επικράτηση ισορροπίας μεταξύ ενός υψηλού επιπέδου προστασίας της ιδιωτικής ζωής των προσώπων και της ελεύθερης κυκλοφορίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εντός της ΕΕ.

117 Οδηγία 2006/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για τη διατήρηση δεδομένων που παράγονται ή υποβάλλονται σε επεξεργασία σε συνάρτηση με την παροχή διαθεσίμων στο κοινό υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή δημοσίων δικτύων επικοινωνιών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 2002/58/ΕΚ (ΕΕ L 105 της 13.04.2006).

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ eEUROPE ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ i2010

Το πρόγραμμα eEurope¹¹⁸ αποτέλεσε μια πολιτική πρωτοβουλία με στόχο την εκμετάλλευση των εξελίξεων που συνδέονταν με την κοινωνία των πληροφοριών. Οι στόχοι της πρωτοβουλίας αυτής είχαν ως εξής: α) να οδηγηθεί κάθε πολίτης, κάθε οικογένεια και κάθε σχολείο, κάθε επιχείρηση και κάθε διοίκηση στη ψηφιακή εποχή και στη διαλογικού τύπου ηλεκτρονική επικοινωνία· β) να δημιουργηθεί μια Ευρώπη η οποία να πρωτοπορεί στον τομέα του ψηφιακού πολιτισμού με την υποστήριξη μιας επιχειρηματικής παιδείας που να είναι πρόθυμη να χρηματοδοτεί και να αναπτύσσει νέες ιδέες, και, γ) να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε το σύνολο της διαδικασίας αυτής να καλύπτει και την κοινωνική διάσταση, να εξασφαλίζει την εμπιστοσύνη του καταναλωτή και να συμβάλει στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.

Το σχέδιο δράσης eEurope 2002¹¹⁹, συνέχεια της πρωτοβουλίας eEurope εντασσόταν άμεσα στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισσαβόνας, της οποίας στόχος είναι να καταστεί η Ευρωπαϊκή Ένωση η δυναμικότερη και πιο ανταγωνιστική οικονομία της γνώσης μέχρι το 2010. Οι δράσεις διαρθρώνονταν με άξονες τρεις καίριους στόχους: φθηνότερο, ταχύτερο και ασφαλές Διαδίκτυο· επένδυση σε άτομα και δεξιότητες· και, τόνωση της χρήσης του Διαδικτύου.

Το σχέδιο δράσης eEurope 2005¹²⁰ διαδέχθηκε το σχέδιο δράσης 2002 που ήταν κυρίως εστιασμένο στην επέκταση των δυνατοτήτων σύνδεσης στο Διαδίκτυο στην Ευρώπη. Το νέο σχέδιο δράσης, που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Σεβίλλης τον Ιούνιο του 2002, αποσκοπούσε στην πρακτική έκφραση των ανωτέρω δυνατοτήτων με αύξηση της παραγωγικότητας των οικονομικών δραστηριοτήτων, καθώς και με βελτίωση της ποιότητας και της προσπέλασης των υπηρεσιών προς όφελος όλων των ευρωπαίων πολιτών, με βάση μια ασφαλή υποδομή ευρυζωνικών επικοινωνιών, η οποία θα είναι διαθέσιμη στο μεγαλύτερο δυνατό αριθμό πολιτών. Οι βασικοί στόχοι, τους οποίους επεδίωκε να επιτύχει η ΕΕ μέχρι το 2005 μέσω του eEurope 2005, ήταν: α) σύγχρονες δικτυακές δημόσιες υπηρεσίες, β) ηλεκτρονική διακυβέρνηση (e-government), γ) ηλεκτρονικές υπηρεσίες μάθησης («e-learning»),

118 Ανακοίνωση της 8ης Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με πρωτοβουλία της Επιτροπής για το έκτακτο ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβόνας στις 23 και 24 Μαρτίου 2000: *eΕυρώπη - Η κοινωνία των πληροφοριών για όλους* [COM (1999) 687 τελικό].

119 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο - *eEurope 2002: Συνέπειες και Προτεραιότητες*. Ανακοίνωση προς το Εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Στοκχόλμης, 23-24 Μαρτίου 2001 [COM (2001) τελικό].

120 Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 28ης Μαΐου 2002, στο Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - *Σχέδιο δράσης eEurope 2005: κοινωνία της πληροφορίας για όλους* [COM(2002) 263 τελικό].

δ) ηλεκτρονικές υπηρεσίες υγείας (e-health), ε) δυναμικό περιβάλλον για το ηλεκτρονικό επιχειρείν (e-business), στ) ασφαλής υποδομή πληροφοριών, ζ) μαζική διάθεση ευρυζωνικής πρόσβασης σε ανταγωνιστικές τιμές, και, η) συγκριτική αξιολόγηση της προόδου και διάδοση ορθών πρακτικών.

Στο σχέδιο δράσης eEurope 2005 ακολουθήθηκε η προσέγγιση που υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του eEurope 2002 και επιδιώχθηκε η επιτάχυνση της θέσπισης νέων νομοθετικών μέσων και ο αναπροσανατολισμός των υφιστάμενων προγραμμάτων σύμφωνα με τις προτεραιότητες που καθορίστηκαν.

Η τελευταία πρωτοβουλία, γνωστή ως i2010¹²¹, επικεντρώνεται κυρίως στο άμεσο μέλλον. Η ευρυζωνική πρόσβαση στο Διαδίκτυο, η οποία προσφέρει γρήγορη, φθηνή και αδιάλειπτη επικοινωνία σε απευθείας σύνδεση, είναι η σημαντικότερη τεχνολογία γενικής εφαρμογής. Το 30% περίπου των νοικοκυριών στην ΕΕ έχει ευρυζωνική πρόσβαση, αν και τα στοιχεία είναι χαμηλότερα για τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Ένωση το 2004 και μετά. Με το σύνθημα "καλύτερα στο Διαδίκτυο παρά στην ουρά", πάνω από το 90% όλων των παρόχων δημοσίων υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση επικοινωνούν σήμερα σε απευθείας σύνδεση. Στόχος είναι η εύκολη ηλεκτρονική πρόσβαση σε είκοσι βασικές δημόσιες υπηρεσίες (υποβολή φορολογικών δηλώσεων και δηλώσεων ΦΠΑ, ταξινόμηση καινούργιων αυτοκινήτων ή δήλωση της αλλαγής κατόχου ενός αυτοκινήτου, κ.λπ.). Εκτός από τα σχολεία και τα πανεπιστήμια, καταβάλλονται προσπάθειες για τη σύνδεση των βιβλιοθηκών, των μουσείων και παρόμοιων ιδρυμάτων με ευρυζωνικά δίκτυα. Επιπροσθέτως, οι κυβερνήσεις της ΕΕ πρόκειται να προσφέρουν στους πολίτες σε απευθείας σύνδεση υπηρεσίες υγείας, όπως, πληροφορίες για την πρόληψη ασθενειών, ιατρικούς φακέλους, ιατρικές τηλεγνωματεύσεις και ηλεκτρονική επιστροφή ιατρικών εξόδων¹²². Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Επιτροπής για την ενδιάμεση αξιολόγηση της στρατηγικής i2010¹²³, η Επιτροπή διαπίστωσε έντονη ευρυζωνική ανάπτυξη στην Ευρώπη. Ωστόσο, πέρα από τη διαπίστωση της ισχυρής ευρυζωνικής ανάπτυξης στην ΕΕ, η παρούσα έκθεση έδωσε επίσης έμφαση σε συγκεκριμένες προτάσεις αναπροσανατολισμού της πρωτοβουλίας i2010 για την περίοδο 2008-2010 με στόχο

121 Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2005, στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, *i2010 – Ευρωπαϊκή κοινωνία της πληροφορίας για την ανάπτυξη και την απασχόληση* [COM(2005) 229 τελικό].

122 http://europa.eu/pol/infso/index_el.htm διαθέσιμο στις 28.8.2010.

123 Ανακοίνωση της Επιτροπής της 17ης Απριλίου 2008 προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, *Προετοιμασία του ψηφιακού μέλλοντος της Ευρώπης – Ενδιάμεση αξιολόγηση της στρατηγικής i2010* [COM (2008) 199 τελικό].

Διπλωματική εργασία *Η διάσταση του περιβάλλοντος στα έργα υποδομών αναπτυξιακού χαρακτήρα στην ΕΕ*

την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των πλέον προηγμένων χωρών και την ταυτόχρονη μείωση των αποκλίσεων μεταξύ των κρατών μελών.

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα, ως χώρα μέλος της ΕΕ, δεν ήταν δυνατό να μείνει ανεπηρέαστη από τις αλλαγές που έλαβαν χώρα στον τομέα των τηλεπικοινωνιών παγκοσμίως. Έτσι, από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 εφαρμόστηκε σταδιακά μια πολιτική που είχε ως βασικό σκοπό την προσαρμογή των ελληνικών τηλεπικοινωνιών στις διεθνείς και ευρωπαϊκές εξελίξεις και πιέσεις. Ειδικότερα, η εφαρμοζόμενη πολιτική στηρίχθηκε σε δύο βασικούς άξονες: αφενός στον εκσυγχρονισμό των τηλεπικοινωνιακών υποδομών με την πλήρη ψηφιακοποίηση τους και αφετέρου στην συνολική αναδιάρθρωση της τηλεπικοινωνιακής αγοράς με την πλήρη απελευθέρωσή της. Ακολουθώντας τις θεσμικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Ελλάδα απελευθέρωσε σταδιακά την τηλεπικοινωνιακή αγορά της στον ανταγωνισμό ξεκινώντας από την κινητή τηλεφωνία (1992) και τον τερματικό τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό (1994). Μετά την εξασφάλιση μιας μεταβατικής περιόδου, η ελληνική αγορά των τηλεπικοινωνιών απελευθερώθηκε πλήρως την 1/1/2001 με την κατάργηση και των τελευταίων αποκλειστικών δικαιωμάτων που είχε μέχρι τότε ο ΟΤΕ, δηλαδή την εγκατάσταση, λειτουργία και εκμετάλλευση του δημόσιου τηλεπικοινωνιακού δικτύου και την παροχή της φωνητικής τηλεφωνίας.

Ειδικότερα, η σταδιακή απελευθέρωση των ελληνικών τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών άρχισε το 1992 με μια σειρά νομοθετημάτων, με τα οποία ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο οι ρυθμίσεις των ευρωπαϊκών οδηγιών. Πιο συγκεκριμένα, με τους Νόμους 2075/92 και 2166/93 επιτράπηκε η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση δύο αδειών κυψελοειδούς κινητής τηλεφωνίας GSM σε ιδιωτικούς φορείς και από δημόσιες επιχειρήσεις άλλων κρατών-μελών της ΕΕ. Το 1994 με τον Ν.2246/94 και στην συνέχεια με το ΠΔ 424/95 απελευθερώνεται η αγορά του τερματικού τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού και καθορίζονται οι προϋποθέσεις εισαγωγής, κατασκευής, εμπορίας και σύνδεσής του με το δημόσιο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο. Το 1998 πραγματοποιείται η οριστική απελευθέρωση της εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών δικτύων και η παροχή μέσω αυτών απελευθερωμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών (ΠΔ 40/96).

Η 1η Ιανουαρίου 2001 αποτέλεσε το ορόσημο της πλήρους απελευθέρωσης της τηλεπικοινωνιακής αγοράς στην Ελλάδα μετά από την τριετή αναβολή που είχε λάβει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δυνάμει της 97/607/ΕΚ Απόφασής της¹²⁴ για την κατάργηση των αποκλειστικών δικαιωμάτων που είχαν χορηγηθεί στον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος (ΟΤΕ). Από αυτή την ιστορική στιγμή για την ελληνική

124 ΕΕ L 245 της 09.09.1997.

αγορά των Τηλεπικοινωνιών, η παροχή υπηρεσιών φωνητικής τηλεφωνίας και η εγκατάσταση και παροχή δημοσίων τηλεπικοινωνιακών δικτύων έπαψε πλέον να είναι προνόμιο του πρώην μονοπωλιακού καθεστώτος του ΟΤΕ. Η 1η Ιανουαρίου 2000 αποτελεί επίσης το χρονικό σημείο έναρξης ισχύος του Νόμου-πλαισίου 2867/2000 «περί Οργάνωσης και λειτουργίας των τηλεπικοινωνιών», το οποίο κατήργησε τον προγενέστερο Ν.2246/1994 και αποτελεί πλέον τη βάση πάνω στην οποία στερεώνεται και αναπτύσσεται η πλήρως απελευθερωμένη ελληνική τηλεπικοινωνιακή αγορά.

Το νέο νομοθετικό πλαίσιο που έθεσε σε ισχύ ο Ν. 2867/2000 εφαρμόζει τις διατάξεις που υπαγορεύουν οι ευρωπαϊκές οδηγίες (για την παροχή ανοικτού δικτύου στις μισθωμένες γραμμές και στην φωνητική τηλεφωνία, την διασύνδεση των δικτύων και πρόσβαση σε αυτά, την αδειοδότηση, την καθολική υπηρεσία και την προστασία των προσωπικών δεδομένων). Ειδικότερα, ο νόμος αυτός εισάγει το καθεστώς της πλήρους απελευθέρωσης και διέπει κάθε είδους τηλεπικοινωνιακές δραστηριότητες οι οποίες αναπτύσσονται εντός της Ελληνικής Επικράτειας από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Θέτει ως βασικές αρχές για την λειτουργία και την οργάνωση του τομέα των τηλεπικοινωνιών α) την προστασία του καταναλωτή, β) την προστασία του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού, γ) την προστασία προσωπικών δεδομένων και του απορρήτου των τηλεπικοινωνιών, δ) την παροχή καθολικής υπηρεσίας για όλες τις περιοχές και όλους τους κατοίκους της χώρας, και, ε) την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών. Ορίζει το Κράτος και την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (ΕΕΤΤ) ως υπεύθυνους για την φροντίδα της άσκησης των τηλεπικοινωνιακών δραστηριοτήτων βάσει των αρχών της αντικειμενικότητας, της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και της αποφυγής διακρίσεων μεταξύ των τηλεπικοινωνιακών επιχειρήσεων, καθώς και για την πλήρωση των Ουσιωδών Απαιτήσεων. Το νέο καθεστώς ενίσχυσε τις αρμοδιότητες και το ρόλο της ΕΕΤΤ, η οποία συνιστά ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια, αναθέτοντας και μεταφέροντας σε αυτή εξουσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως η αδειοδότηση των επιχειρήσεων και η κανονιστική αρμοδιότητα. Οι αρμοδιότητες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών περιορίζονται πλέον στην χάραξη των κατευθυντήριων γραμμών της πολιτικής των τηλεπικοινωνιών, και της εθνικής άμυνας (σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας), στην νομοθετική ρύθμιση της τηλεπικοινωνιακής αγοράς, τη διαχείριση των θεμάτων των δορυφορικών τροχιών, την κατανομή των ραδιοσυχνοτήτων και την έκδοση του Εθνικού Κανονισμού Ζωνών Συχνοτήτων. Όπως σημειώθηκε παραπάνω μεταξύ των σημαντικότερων αρμοδιοτήτων που ανατέθηκαν στην ΕΕΤΤ είναι ο προσδιορισμός

του κανονιστικού πλαισίου και η ταυτόχρονη ελεγκτική παρέμβαση ώστε να διασφαλίζεται το νέο κανονιστικό πλαίσιο. Οι κανονισμοί αυτοί αφορούν το σύνολο των τηλεπικοινωνιακών δραστηριοτήτων και ιδίως στο πλαίσιο της αδειοδότησης, της εκμετάλλευσης των ραδιοσυχνοτήτων, του αριθμοδοτικού συστήματος, των αρχών κοστολόγησης και τιμολόγησης των υπηρεσιών, της αδεσμοποίητης πρόσβασης στον Τοπικό Βρόχο, τις μισθωμένες γραμμές κλπ¹²⁵. Το 2006 ο Νόμος 3431, ο οποίος αντικατέστησε τον Νόμο 2867/2000 ενίσχυσε ακόμη περισσότερο τον ρόλο και τις αρμοδιότητες της ΕΕΤΤ. Η ΕΕΤΤ είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο, τη ρύθμιση και την εποπτεία της αγοράς των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, με στόχο την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού, τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων προϊόντων και υπηρεσιών και τη μείωση του κόστους για τον τελικό χρήστη.

125 Σαραντοπούλου Μαρία, *Τηλεπικοινωνιακό καθεστώς στην Ελλάδα*, Ιούλιος 2003, (<http://www.infolaw.gr/articles.asp?ArticleID=579>), διαθέσιμο στις 28.8.2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Τα τελευταία τριάντα χρόνια η Βιώσιμη Ανάπτυξη έχει αναδειχθεί ως ένα από τα πρωτεύοντα θέματα τόσο σε θεωρητικό όσο και σε πολιτικό επίπεδο. Σε θεωρητικό επίπεδο, η Βιώσιμη Ανάπτυξη αποτελεί κεντρικό θέμα τόσο των κοινωνικών όσο και των φυσικών επιστημών. Σε διεθνές θεσμικό επίπεδο, και πιο συγκεκριμένα στο επίπεδο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), οι κύριοι σταθμοί στην εξέλιξη της έννοιας της Βιώσιμης Ανάπτυξης είναι η Σύνοδος των Ηνωμένων Εθνών (ΗΕ) για το Ανθρώπινο Περιβάλλον (1972), η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1987), η Σύνοδος Κορυφής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1992), η Ειδική Σύνοδος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1977) και η Παγκόσμια Σύνοδος Κορυφής για την Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002).

Το 1972 το συνέδριο των Ηνωμένων Εθνών στη Στοκχόλμη για το Ανθρώπινο Περιβάλλον αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα στην ανάπτυξη της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς στη διακήρυξη αναφέρεται ότι «η προστασία και η βελτίωση του περιβάλλοντος επηρεάζουν την ευημερία των λαών και την οικονομική ανάπτυξη όλου του κόσμου¹²⁶». Η Έκθεση της Διεθνούς Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Έκθεση Brundtland), το 1987, διατύπωσε τον παγκόσμιο προβληματισμό για το μέλλον του πλανήτη και οι κατευθύνσεις πήραν συγκεκριμένη μορφή¹²⁷. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό η βιώσιμη ανάπτυξη είναι «η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος, χωρίς να περιορίζει την ικανότητα των επόμενων γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες»¹²⁸ και παρέχει ένα πλαίσιο για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών πολιτικών στις αναπτυξιακές στρατηγικές ξεπερνώντας με αυτό τον τρόπο την αντίληψη πως η περιβαλλοντική διατήρηση μπορεί να επιτευχθεί μόνο σε βάρος της οικονομικής ανάπτυξης.

Ως τα μέσα της δεκαετίας του '90 και άλλες εννοιολογικές διευρύνσεις που αφορούσαν στον ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης πραγματοποιήθηκαν, με αυξανόμενη εστίαση σε κοινωνικά θέματα και απαίτηση για ταυτόχρονη επίτευξη οικονομικών («οικονομική βιωσιμότητα»), κοινωνικών («κοινωνικοπολιτική βιωσιμότητα») και περιβαλλοντικών («περιβαλλοντική βιωσιμότητα») αντικειμενικών στόχων. Αυτές οι τροποποιήσεις εκφράστηκαν επίσημα στην Διάσκεψη των

126 Σιούτη Γλ. Π., *Βιώσιμη Ανάπτυξη και Προστασία του Περιβάλλοντος*, σε Μ.Σ. Σκούρτος, Κ.Μ. Σοφούλης (επιμ.), Η περιβαλλοντική πολιτική στην Ελλάδα, εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα, 1998, σσ. 73-85, σε σελ. 75.

127 Μητούλα Ρ., *Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & Ανασυγκρότηση του Ελληνικού Αστικού Περιβάλλοντος*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2006, σελ. 35.

128 Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, *Η γένεση της αειφόρου ανάπτυξης και το διεθνές δίκαιο*, σε Τσάλτας Γρ., Κατσιμπαρδής Κ. (επιμ.), *Αειφορία και Περιβάλλον: η ευρωπαϊκή και εθνική προοπτική*, Εκδόσεις Σιδέρη, Αθήνα, 2004, σσ. 133-149, σε σελ. 133.

Ηνωμένων Εθνών στο Ρίο το 1992, στην οποία πάνω από 170 χώρες δεσμεύτηκαν πως η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης αποτελεί τη βασική ιδέα για τη μελλοντική τους ανάπτυξη, υπογράφοντας την «Agenda 21» και τη Διακήρυξη του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη. Η Agenda 21 ήταν αποτέλεσμα μίας εκτενούς ανάλυσης των μέτρων που χρειάζονται για να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη. Τα 40 κεφάλαιά της πάνω σε περιβαλλοντικά, οικονομικά, κοινωνικά θέματα και θέματα οργάνωσης περιέχουν οδηγίες για την ανάπτυξη διαδικασιών λήψης αποφάσεων με στόχο τη βιωσιμότητα.¹²⁹

Το 2002 στο Γιοχάνεσμπουργκ, όπου έλαβε χώρα η Παγκόσμια Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, στόχος ήταν η αποτίμηση των αποτελεσμάτων της Διάσκεψης του Ρίο και η δημιουργία ενός συγκεκριμένου σχεδίου υλοποίησης της "Ατζέντας 21". Τη Διάσκεψη απασχόλησαν και άλλα ζητήματα, όπως η παγκοσμιοποίηση, η καταπολέμηση της φτώχειας, η σύνδεση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του φυσικού περιβάλλοντος και η διασύνδεση των τριών πυλώνων της βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή του οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού. Κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών συνόδων που προηγήθηκαν της Διάσκεψης, είχε καταστεί σαφές ότι ούτε οι αναπτυσσόμενες ούτε οι ανεπτυγμένες χώρες σκόπευαν να επιδιώξουν την αναδιαπραγμάτευση της Ατζέντας 21 του Ρίο. Τα κύρια αποτελέσματα της διάσκεψης περιέχονται στα κείμενα του Σχεδίου Εφαρμογής (Plan of Implementation) και της Πολιτικής Διακήρυξης (Political Declaration). Το Σχέδιο Εφαρμογής περιλαμβάνει τις αποφάσεις της Διάσκεψης στα υπό διαπραγμάτευση ζητήματα, ενώ η Πολιτική Διακήρυξη υπογραμμίζει την πολιτική βούληση των Αρχηγών Κρατών, Κυβερνήσεων, και Υπουργών για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης και την ενσωμάτωσή της σε όλες τις πολιτικές, τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο.¹³⁰

129 Η Agenda 21 χωρίζεται σε τέσσερα τμήματα: α) το Τμήμα I με τίτλο «Κοινωνικές και Οικονομικές Διαστάσεις» αναφέρεται στην καταπολέμηση της φτώχειας, την αλλαγή των προτύπων κατανάλωσης και την προαγωγή της υγείας, β) το Τμήμα II με τίτλο «Διατήρηση και διαχείριση των πόρων για την ανάπτυξη» αναφέρεται στην ατμοσφαιρική προστασία, την καταπολέμηση της αποψίλωσης των δασών, τη διατήρηση της και τον έλεγχο της ρύπανσης, γ) το Τμήμα III με τίτλο «Ενίσχυση του ρόλου των σημαντικών ομάδων» αναφέρεται στο ρόλο των παιδιών και των νέων, των γυναικών, των ΜΚΟ, των τοπικών αρχών, των επιχειρήσεων και των εργαζομένων, και δ) το Τμήμα IV με τίτλο «Μέσα Εφαρμογής» περιλαμβάνει την επιστήμη, τη μεταφορά τεχνολογίας, της εκπαίδευσης, των διεθνών οργανισμών και των χρηματοδοτικών μηχανισμών.

130 <http://www.mfa.gr/www.mfa.gr/elGR/Policy/Multilateral+Diplomacy/International+Issues/Environment/SustainableGrowth/InternationalConference/> διαθέσιμο στις 15.6.2010.

3.1 Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Όσον αφορά στην υιοθέτηση της βιώσιμης ανάπτυξης από την ΕΕ, υπήρξε επίσης μία «εξελικτική» πορεία της έννοιας. Στην πορεία αυτή για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης η ΕΕ αναγνωρίζει έξι κύριες πηγές απειλής, οι οποίες είναι: οι κλιματικές αλλαγές οι οποίες επιδρούν στην άνοδο της θερμοκρασίας του πλανήτη και στην παρουσία ακραίων καιρικών φαινομένων, οι κίνδυνοι για την δημόσια υγεία από ασθένειες ανθεκτικές στα αντιβιοτικά, αλλά και από τη χρήση χημικών ουσιών στην καθημερινή ζωή, η φτώχεια και ο κοινωνικός αποκλεισμός, η γήρανση του πληθυσμού, η αυξανόμενη πίεση στους ζωτικούς φυσικούς πόρους και η μείωση της βιοποικιλότητας, το πρόβλημα των μεταφορών (κυκλοφοριακά προβλήματα στις αστικές περιοχές) και η ρύπανση που προκαλούν τα μέσα μεταφοράς.¹³¹

Οι βασικές αρχές που διατυπώθηκαν στη Στοκχόλμη αποτέλεσαν τη βάση για το Πρώτο Πρόγραμμα για το Περιβάλλον (1973-1976)¹³² που εγκαινίασε την κοινοτική περιβαλλοντική πολιτική. Ακολούθησε το Δεύτερο Πρόγραμμα (1977-1982)¹³³ το οποίο αποτέλεσε συνέχεια του πρώτου και επαναλάμβανε τους ίδιους στόχους και αρχές, ενώ το 1982 θεσπίστηκε το Τρίτο Πρόγραμμα για το Περιβάλλον (1982-1986)¹³⁴, το οποίο τόνισε περισσότερο την παγκόσμια διάσταση των περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Το περιβάλλον απέκτησε αυτοτελή νομική κατοχύρωση το 1987 με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (ΕΕΠ) και συγκεκριμένα με την προσθήκη των άρθρων 130Π, 130Ρ και 130Σ και την ίδια χρονιά ψηφίστηκε το Τέταρτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον (1987-1992)¹³⁵. Στη Συνθήκη του Μάαστριχτ (1992) έκανε την εμφάνισή της για πρώτη φορά η βιώσιμη ανάπτυξη ως βασικός στόχος πολιτικής παρόλο που αυτή δεν αναφέρεται ρητά. Ειδικότερα, στο άρθρο 2 περιγράφεται ως κύρια αποστολή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας η προαγωγή της «αρμονικής» και «ισόρροπης» ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων. Άλλωστε, το Πέμπτο Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Δράσης (1993-2002)¹³⁶, που καθόριζε την ατζέντα της Ένωσης για

131 http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B5%CE%B9%CF%86%CF%8C%CF%81%CE%BF%CF%82_%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7 διαθέσιμο στις 15.6.2010.

132 ΕΕ C 112, 20.12.1973.

133 ΕΕ C 139, 13.6.1977.

134 ΕΕ C 46, 17.2.1983.

135 ΕΕ C 156, 15.6.1987.

136 ΕΕ C 138 1993.

την περίοδο 1993-2002, διακήρυττε ρητά ότι στόχο του είχε να καταπολεμήσει τα περιβαλλοντικά προβλήματα στη ρίζα τους, αντί να μάχεται τα συμπτώματα¹³⁷.

Η Συνθήκη του Άμστερνταμ (1997) παγίωσε τις προηγούμενες εξελίξεις και ανήγαγε την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης σε καταστατική αρχή της ΕΕ¹³⁸. Με το άρθρο 2 της Συνθήκης του Άμστερνταμ ενσωματώθηκε στο άρθρο 3 της ΣυνθΕΕ (πρώην άρθρο 2 της ΣυνθΕΚ) η αρχή της αειφόρου ανάπτυξης, όπου και γίνεται λόγος για «αρμονική ισόρροπο και αειφόρο ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων». Με την παραπάνω διάταξη το περιβάλλον ανυψώνεται σε πρωταρχικό μέλημα που διέπει όλο το φάσμα των κοινοτικών δράσεων, ενώ στο άρθρο 6 ενισχύεται η αρχή της ενσωμάτωσης αφού αναγνωρίζεται ότι αυτή η αρχή συγκαθορίζει όλες τις κοινοτικές πολιτικές¹³⁹. Η Συνθήκη της Νίκαιας (2000) δεν επέφερε καμία αλλαγή στο ισχύον καθεστώς, ωστόσο στο πλαίσιο της υιοθετήθηκε ο Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ.

Η προσπάθεια για την κατάρτιση μιας ενιαίας πολιτικής για την αειφόρο ανάπτυξη συνδέεται με τρεις ιστορικές συνόδους του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου: του Κάρντιφ το 1998, της Λισσαβόνας το 2000 και του Γκέτεμποργκ το 2001. Η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις τομεακές πολιτικές της Ένωσης αποτελεί βασικό σημείο των Συμπερασμάτων της Προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Κάρντιφ (Ιούνιος 1998), όπως αυτή αναπτύχθηκε και στην Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο¹⁴⁰.

Το 2000 στη Λισσαβόνα υιοθετήθηκε η ευρωπαϊκή αναπτυξιακή Στρατηγική 2000-2010, γνωστή ως «Στρατηγική της Λισσαβόνας». Η Στρατηγική αυτή μονοπόλησε το ενδιαφέρον όλων των ευρωπαϊκών κρατών ως η ναυαρχίδα των αναπτυξιακών στόχων του συνόλου της ΕΕ και απετέλεσε το επίκεντρο όλων των πολιτικών και των δράσεων της ΕΕ. Ξεκίνησε το 2000 με δύο βασικούς πυλώνες, τον οικονομικό και τον κοινωνικό και τον Ιούνιο του 2001, στο Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ, προστέθηκε - για πρώτη φορά σε τέτοια προτεραιότητα- και ένας τρίτος πυλώνας, ο περιβαλλοντικός. Τελικός στόχος, μια ανταγωνιστική και δυναμική οικονομία της γνώσης, που θα εξασφαλίζει την απασχόληση και την κοινωνική συνοχή, αλλά και μια βιώσιμη ανάπτυξη που θα διαχωρίζεται από την αλόγιστη χρήση των φυσικών πόρων.

137 Μητούλα Ρ., *Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & Ανασυγκρότηση του Ελληνικού Αστικού Περιβάλλοντος*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2006, σελ. 36.

138 Δούση Εμμ. Δ., *Η Κοινοτική Πολιτική Περιβάλλοντος και η επίδρασή της στην περίπτωση της Ελλάδας*, Εκδόσεις Παπαζήση, 2001, σελ. 36.

139 Ίδιο, σελ. 36.

140 COM(98)333 τελικό.

Τον Ιούνιο του 2001, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ ενέκρινε πρόταση της Επιτροπής¹⁴¹ σχετικά με τη Στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη («Αειφόρος ανάπτυξη της Ευρώπης για έναν καλύτερο κόσμο: στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη»). Με τη Στρατηγική αυτή προτείνονται μέτρα που αφορούν την ευημερία των ευρωπαίων πολιτών και σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή, την ένδεια και τους κινδύνους για την υγεία. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ ενέκρινε τη στρατηγική της ΕΕ υπέρ της αειφόρου ανάπτυξης και, όπως αναφέρθηκε παραπάνω πρόσθεσε τον περιβαλλοντικό πυλώνα στη στρατηγική της Λισαβόνας για την απασχόληση, την οικονομική μεταρρύθμιση και την κοινωνική συνοχή. Η Στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη βασίζεται στους εξής τρεις άξονες: α) στη συντονισμένη ανάπτυξη όλων των κοινών πολιτικών που αφορούν τις οικονομικές, τις περιβαλλοντικές και τις κοινωνικές πτυχές της ανάπτυξης, οι οποίες πρέπει να έχουν ως βασικό στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, β) σε μια δέσμη στόχων προτεραιότητας για τον περιορισμό της αλλαγής του κλίματος και την αύξηση της χρήσης καθαρών πηγών ενέργειας, τον περιορισμό των κινδύνων για τη δημόσια υγεία, τη διαχείριση των φυσικών πόρων με πιο υπεύθυνο τρόπο, τη βελτίωση των συστημάτων μεταφορών και την καλύτερη διαχείριση του εδάφους και γ) στα μέτρα εφαρμογής και παρακολούθησης της Στρατηγικής σε κάθε εαρινή σύνοδο του Συμβουλίου, όπως ορίζει η διαδικασία του Κάρντιφ. Στην Στρατηγική αυτή προβλέπεται επιπρόσθετα ότι οι τιμές των προϊόντων μελλοντικά θα πρέπει να αντανakλούν και το κόστος τους σε περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς όρους, γεγονός που θα έχει ως αποτέλεσμα μία αγορά με λιγότερα ρυπογόνα προϊόντα και μία διαφορετική και πιο υπεύθυνη καταναλωτική συμπεριφορά των πολιτών. Τονίζεται επιπλέον πως η επιστημονική έρευνα και η τεχνολογική καινοτομία θα πρέπει να έχει ως επίκεντρο την αειφόρο ανάπτυξη, καθώς και πως η πολιτική της ΕΕ για το θέμα αυτό δεν θα πρέπει να περιορίζεται στα στενά σύνορά της, αλλά να συμβάλλει με όλες της τις δυνάμεις στην προσπάθεια για αειφόρο ανάπτυξη οπουδήποτε στον κόσμο.¹⁴²

Στη συνέχεια, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Βαρκελώνης το 2002 προσέθεσε στην Στρατηγική αυτή εξωτερική διάσταση ενόψει της Παγκόσμιας Διάσκεψης Κορυφής για την Αειφόρο Ανάπτυξη στο Γιοχάνεσμπουργκ (2002).¹⁴³

141 COM(2001) 264.

142 http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/l28117_en.htm διαθέσιμο στις 20.6.2010.

143 <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/02/122&format=HTML&aged=1&language=EL&guiLanguage=en> διαθέσιμο στις 20.6.2010.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Βρυξελλών το 2005 επανεπιβεβαίωσε ότι η Στρατηγική της Λισσαβόνας εγγράφεται στο ευρύτερο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και ενέκρινε δήλωση για τις γενικές γραμμές της αειφόρου ανάπτυξης, στην οποία υπενθυμίζει τους κύριους στόχους της αειφόρου ανάπτυξης, δηλαδή την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική ισότητα και συνοχή, την οικονομική ευμάρεια και την ανάγκη της ΕΕ να αναλάβει τις διεθνείς της ευθύνες.¹⁴⁴

Το Έκτο Κοινοτικό Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον¹⁴⁵ (6ΠΔΠ) (2003-2006) εκθέτει περιβαλλοντικούς στόχους και σκιαγραφεί τις δράσεις που πρέπει να αναληφθούν για την επίτευξη των στόχων αυτών. Το πρόγραμμα αναπτύσσεται στα ακόλουθα τέσσερα θέματα προτεραιότητας: 1. προσπάθειες για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος χάρη στη μείωση των εκπομπών αερίου θερμοκηπίου στην Κοινότητα, σύμφωνα με τους στόχους του πρωτοκόλλου του Κιότο, κατά 8% έως το 2008-2012 (σχετικά με τα επίπεδα του 1990) και κατά 20-40% έως το 2020, μέσω διαρθρωτικών αλλαγών και προσπαθειών για εξοικονόμηση ενέργειας, ιδίως στον τομέα των μεταφορών και της ενέργειας, την καθιέρωση συναλλακτικού συστήματος εκπομπών και την ανάληψη εντατικότερων δραστηριοτήτων έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης· 2. φύση και βιοποικιλότητα, δηλαδή προστασία και αποκατάσταση των υποδομών και του τρόπου λειτουργίας των φυσικών συστημάτων για τον τερματισμό της μείωσης της βιοποικιλότητας ιδίως μέσω της εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, της προστασίας, της διαφύλαξης και της αποκατάστασης των τοπίων, της συμπλήρωσης του δικτύου Natura 2000 για την αποτροπή των κινδύνων που απειλούν τη βιωσιμότητα πολλών ειδών και τη διατήρηση των οικοτόπων τους στην Ευρώπη, με την εφαρμογή μιας σειράς τομεακών σχεδίων δράσης για τη βιοποικιλότητα, την ανάληψη νέων πρωτοβουλιών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη χάραξη θεματικής στρατηγικής για την προστασία των εδαφών· 3. περιβάλλον και υγεία, δηλαδή την επίτευξη μιας ποιότητας περιβάλλοντος που δεν θα θέτει σε κίνδυνο την υγεία των ανθρώπων, πράγμα που απαιτεί ιδίως την πλήρη αναμόρφωση του κοινοτικού συστήματος διαχείρισης των κινδύνων που προκαλούνται από τις χημικές ουσίες, μια στρατηγική για τον περιορισμό των κινδύνων που προέρχονται από τη χρήση γεωργικών φαρμάκων, τη διατήρηση της ποιότητας των υδάτων στην Ένωση, την αντιμετώπιση της ηχορύπανσης, καθώς και τη χάραξη θεματικής στρατηγικής για την ποιότητα του αέρα· 4. βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων με διαχωρισμό της

144 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/el/ec/87654.pdf διαθέσιμο στις 20.6.2010.

145 Απόφαση 1600/2002/ΕΚ.

οικονομικής ανάπτυξης από τη χρήση των πόρων, ιδίως μέσω της καλύτερης χρήσης των πόρων, της φορολόγησης της χρήσης των πόρων, της ενθάρρυνσης της ανακύκλωσης και της πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων με μια ολοκληρωμένη πολιτική προϊόντων.

Το χρηματοδοτικό μέσο για το περιβάλλον (LIFE+) υποστηρίζει την εφαρμογή του βου ΠΔΠ, συμπεριλαμβανομένων των θεματικών στρατηγικών, και χρηματοδοτεί μέτρα και έργα με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία στα κράτη μέλη. Χρηματοδοτεί επίσης επιχειρησιακές δραστηριότητες μη κυβερνητικών οργανώσεων (ΜΚΟ) που δραστηριοποιούνται πρωτίστως στην προστασία και ενίσχυση του περιβάλλοντος σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το LIFE+ αποτελείται από τρία στοιχεία: φύση και βιοποικιλότητα, πολιτική και διακυβέρνηση σε θέματα περιβάλλοντος και ενημέρωση και επικοινωνία.

Ο ενδιάμεσος απολογισμός της εφαρμογής της Στρατηγικής της Λισσαβόνας το 2005, μέσω της έκθεσης του Wim Kok, έδειξε ότι τα μέχρι τότε αποτελέσματα απείχαν πολύ από τους στόχους.¹⁴⁶ Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μαρτίου του 2005 αποφάσισε μια ουσιαστική επανενεργοποίησή της και συμφώνησε να επανεστιάσει τις προτεραιότητες σε απασχόληση και ανάπτυξη που να συνάδουν με τη στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη, μέσω μμεγαλύτερης κινητοποίησης όλων των κατάλληλων εθνικών και κοινοτικών πόρων. Συμφώνησε επίσης για ένα νέο κύκλο διακυβέρνησης που θα βασίζεται στην εταιρική σχέση και την αυτενέργεια.¹⁴⁷

Παράλληλα, τον Ιούνιο του 2006 εγκρίθηκε η ανανεωμένη Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη¹⁴⁸ που έχει ως γενικό στόχο τον προσδιορισμό και την ανάπτυξη δράσεων που θα επιτρέψουν στην ΕΕ να επιτύχει συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής τόσο της σημερινής γενιάς όσο και των επόμενων γενεών, μέσω της δημιουργίας βιώσιμων κοινοτήτων ικανών για αποτελεσματική διαχείριση και χρησιμοποίηση των πόρων και η αξιοποίηση του δυναμικού οικολογικής και κοινωνικής καινοτομίας προκειμένου να εξασφαλίζεται ευημερία, προστασία του περιβάλλοντος και κοινωνική συνοχή. Το Συμβούλιο της ΕΕ τόνισε ότι η Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη και η Στρατηγική της Λισσαβόνας αλληλοσυμπληρώνονται, με την πρώτη να διαμορφώνει το γενικό πλαίσιο εντός του οποίου η στρατηγική της

146 http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/enlargement_process/past_enlargements/communication_strategy/report_kok_en.pdf διαθέσιμο στις 20.6.2010.

147 http://www.europarl.europa.eu/summits/pdf/bru0305-pres_el.pdf διαθέσιμο στις 20.6.2010.

148 COM(2005) 658.

Λισσαβόνας, έχοντας ως επίκεντρο την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση, αποτελεί τον κινητήρα για μια δυναμικότερη οικονομία.¹⁴⁹

Δυστυχώς η αποτελεσματικότητα όλων αυτών δεν μπόρεσε να φανεί φτάνοντας στη γραμμή του τερματισμού του 2010. Η οικονομική κρίση που ανέκυψε ανέτρεψε τα πάντα και οι στρατηγικές και οι στόχοι έμειναν φιλόδοξα νούμερα στα χαρτιά.

3.2 ΜΙΑ ΝΕΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ 2010 - 2020 ΜΕ ΤΟ ΟΝΟΜΑ «ΕΥΡΩΠΗ 2020»¹⁵⁰

Λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, τα αποτελέσματα της οποίας δεν είχαν προβλεφθεί από τη φιλόδοξη Στρατηγική της Λισσαβόνας, το πρόσφατο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το Μάρτιο του 2010 ασχολήθηκε με δύο κύρια ζητήματα: τη νέα ευρωπαϊκή στρατηγική για την επόμενη δεκαετία, για την ανάπτυξη και την απασχόληση, με το νέο όνομα «Ευρώπη 2020», και την αναθεώρηση των στόχων γύρω από την κλιματική αλλαγή, μετά την πρόσφατη σύνοδο της Κοπεγχάγης. Στα Συμπεράσματα του Συμβουλίου αναφέρεται ότι η επιτυχής έξοδος από την κρίση είναι ο βραχυπρόθεσμος στόχος, αλλά ο κύριος και μακροπρόθεσμος είναι ένα αειφόρο μέλλον με αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της Ε.Ε., όπως το ικανό εργατικό δυναμικό, την ισχυρή τεχνολογική και βιομηχανική βάση, τους ισχυρούς τομείς υπηρεσιών, αγροτικής οικονομίας, ναυτιλίας, τη μεγαλύτερη ενιαία αγορά στον κόσμο με κοινό μάλιστα νόμισμα, μια οικονομία με κοινωνικά χαρακτηριστικά, με συνοχή και αλληλεγγύη, με σεβασμό στην πολυπολιτισμικότητα και πρωτοπόρα στον τομέα του περιβάλλοντος. Το όραμα της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για την ερχόμενη δεκαετία συνοψίζεται στην επίτευξη μιας «ανάπτυξης έξυπνης, αειφόρου και χωρίς αποκλεισμούς», η οποία θα βασίζεται στη γνώση και την καινοτομία, θα προωθεί την αποτελεσματικότερη χρήση των φυσικών πόρων σε μια πιο πράσινη και αειφόρο οικονομία υψηλής απασχόλησης που θα εξασφαλίζει κοινωνική και εδαφική συνοχή. Επιπλέον, η παραπάνω ανάπτυξη εξειδικεύεται και σε αντιπροσωπευτικούς αριθμητικούς στόχους, σύμφωνα με τους οποίους, μέχρι το 2020 πρέπει: α) το 75% του πληθυσμού ηλικίας 20-64 να έχει απασχόληση (έναντι του σημερινού 69%)· β) το 3% του ΑΕΠ της Ε.Ε. να επενδύεται σε Έρευνα και Ανάπτυξη (σήμερα είναι μικρότερο από 2%, όταν στις ΗΠΑ είναι 2,6% και στην Ιαπωνία 3,4%)· γ) οι στόχοι 20/20/20 για την ενέργεια και την κλιματική αλλαγή να επιτευχθούν (η μείωση των εκπομπών πιθανώς να φτάσει και στο 30%)· δ) το ποσοστό των Ευρωπαίων που

149 http://www.globalaction.gr/show.php?cat_id=74&page_id=167 διαθέσιμο στις 20.6.2010.

150 http://ec.europa.eu/ellada/news/hot_topics/europe_2020/index_el.htm διαθέσιμο στις 22.6.2010.

εγκαταλείπουν το σχολείο να πέσει κάτω από το 10% (έναντι του σημερινού 15%), ενώ πάνω από το 40% να φτάσει στην τέταρτη βαθμίδα εκπαίδευσης (από 31% σήμερα) και δ) 20 εκατομμύρια λιγότεροι Ευρωπαίοι να ξεφύγουν από το κατώφλι της φτώχειας.¹⁵¹

Η διαφορά με τη Στρατηγική της Λισσαβόνας είναι ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν τους δικούς τους στόχους που δεν θα είναι πλέον εθελοντικοί αλλά δεσμευτικοί, ενώ θα προβλέπεται και μια καλύτερη διαδικασία συντονισμού και ελέγχου.

151 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/el/ec/113608.pdf διαθέσιμο στις 22.6.2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος, παρόλο το θεωρητικό πρότυπο της ολοκληρωμένης προσέγγισης που αναπτύχθηκε ήδη από τη δεκαετία του '70 συχνά υιοθέτησε μια αποσπασματική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Λόγω της συνεχούς επιδείνωσης αυτών, η λύση στο δίλημμα ανάπτυξη ή προστασία του περιβάλλοντος υπήρξε η προσπάθεια ένταξης της περιβαλλοντικής πολιτικής στην αναπτυξιακή πολιτική. Καταλυτικό ρόλο στην κατεύθυνση αυτή είχε η διεύρυνση της έννοιας του περιβάλλοντος προς την έννοια της ποιότητας ζωής και η διαπίστωση των αναδράσεων μεταξύ ποιότητας του περιβάλλοντος και οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης¹⁵², προσέγγιση που επικράτησε ως «βιώσιμη» ανάπτυξη, όπως αναφέρθηκε και στα παραπάνω κεφάλαια.

Στην ΕΕ υπάρχει σαφής σύνδεση της περιβαλλοντικής πολιτικής με τις πολιτικές για ανάπτυξη. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθούν οι όροι «περιβάλλον και περιβαλλοντική αξιολόγηση» των έργων υποδομής για την καλύτερη κατανόηση των παρακάτω. Έτσι, «περιβάλλον σε ένα τεχνικό έργο υποδομής» είναι το σύνολο των παραγόντων οι οποίοι επηρεάζονται από την κατασκευή και την λειτουργία του. Οι κυριότερες συνέπειες στο περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία ενός τεχνικού έργου είναι: η κατάληψη σημαντικών επιφανειών γης, η αύξηση του θορύβου και η ρύπανση της ατμόσφαιρας, η αλλαγή του φυσικού τοπίου και των οικοσυστημάτων, οι χρήσεις της γης στην γειτονική περιοχή, η επίδραση στην κοινωνική και οικονομική ζωή και η επίδραση στο πολιτιστικό – ιστορικό περιβάλλον. Με το γενικό όρο «περιβαλλοντική αξιολόγηση» χαρακτηρίζουμε αφενός μια διαδικασία διοικητικού χαρακτήρα, αφετέρου ένα σύνολο αναλυτικών στοιχείων με σκοπό τη συλλογή, επεξεργασία και διάχυση πληροφοριών για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις έργων και πολιτικών. Η διαδικασία περιβαλλοντικής αξιολόγησης των έργων υποδομής, αποτελεί συστατικό στοιχείο κάθε προσπάθειας ορθολογικής αποτίμησης και αξιολόγησης του συνόλου των συνεπειών της ανθρώπινης παρέμβασης στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον.¹⁵³

Ένα από τα πιο σημαντικά εργαλεία για την προστασία και τη διαχείριση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος είναι ο θεσμός της εκτίμησης των

152 Κοκκώσης Χάρης, *Αξιολόγηση Προγραμμάτων: η περιβαλλοντική διάσταση*, ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών, 7/1994, σσ. 45-46, σε σελ. 45-46.

153 Ζαφειριάδης Κ., Τζώρτζη Ν.Τ., *Περιβαλλοντική διαχείριση και αποκατάσταση στα μεγάλα έργα υποδομής. Παραδείγματα από την εφαρμογή σε μεγάλα γραμμικά έργα από την ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ (Σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ) και την Ε.Ο.Α.Ε (Έγνατία Οδός)*, 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας, Βόλος, 18-20 Μαΐου 2005, σσ. 1-17, σε σελ 5, http://library.tee.gr/digital/m2070/m2070_zafiriadis.pdf διαθέσιμο στις 27.6.2010.

περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ), μέσω κυρίως των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) που αποτελούν το βασικό μηχανισμό λειτουργίας της ΕΠΕ. Μια ολοκληρωμένη ΕΠΕ μπορεί να μεγιστοποιήσει τις θετικές και να ελαχιστοποιήσει τις αρνητικές επιδράσεις στο φυσικό, πολιτιστικό και ανθρωπογενές περιβάλλον που προκαλούνται από έργα και προγράμματα¹⁵⁴. Η ΕΠΕ και οι αντίστοιχες ΜΠΕ αποτελούν υλοποίηση της αρχής της πρόληψης και συνέχονται άμεσα με τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό που προϋποθέτει γενικότερο προγραμματισμό και χωροταξικό σχεδιασμό.

Η ΜΠΕ ορίζεται σαν το βασικό στοιχείο της διοικητικής διαδικασίας έγκρισης περιβαλλοντικών όρων που προηγείται της απόφασης για κατασκευή έργου, για ενεργοποίηση χωροταξικού σχεδίου ή για υλοποίηση αναπτυξιακής δραστηριότητας, η οποία (διαδικασία) έχει σαν στόχο την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των έργων, δραστηριοτήτων ή αναπτυξιακών, χωροταξικών σχεδίων και άλλων διευθετήσεων του χώρου¹⁵⁵. Οι ΜΠΕ αποτελούν ένα θεσμό κριτικής θεώρησης των υπό μελέτη έργων ή δραστηριοτήτων, εκπονούνται βασικά κατά τη φάση σχεδιασμού του έργου, αλλά και περιοδικά, κατά τη λειτουργία του, προκειμένου να ελεγχθεί η καταλληλότητα των τεθέντων όρων για τη λειτουργία του έργου ή της δραστηριότητας, σε σχέση και με την εκάστοτε διαθέσιμη τεχνογνωσία για την προστασία του περιβάλλοντος, συνιστώντας, έτσι, ένα θεσμό συνεχούς παρακολούθησης των ανθρωπογενών επεμβάσεων στο περιβάλλον. Οι μεθοδολογίες, που έχουν αναπτυχθεί σε διεθνές επίπεδο για την εκπόνηση ΜΠΕ έργων και δραστηριοτήτων, ποικίλουν όσον αφορά στον τρόπο προσέγγισης του θέματος, αλλά κυρίως όσον αφορά στην αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Γενικά, όμως, η διαδικασία σύνταξης μιας περιβαλλοντικής μελέτης έχει τέσσερις φάσεις. Κατά την πρώτη φάση, πραγματοποιείται η αρχική ανίχνευση των πιθανών επιπτώσεων ενός έργου και προσδιορίζονται οι δυνατές εναλλακτικές λύσεις. Στη συνέχεια, συγκεντρώνονται όλα τα δεδομένα που θα περιέχει η μελέτη και ελέγχεται η ακρίβειά τους. Αφού ολοκληρωθεί η συλλογή των πληροφοριών, συντάσσεται η μελέτη, υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία, και ζητείται η γνώμη όλων όσων επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από την εκτέλεση του συγκεκριμένου έργου. Τέλος, εφόσον εγκριθεί και

154 Μανούρης Γεώργιος, *Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων και προστασία παράκτιων ζωνών*, Περιβάλλον & Δίκαιο, 1/2006, σσ. 63-67, . σελ. 63.

155 Λαζαρέτου Θεοδώρα, *Σκέψεις για πληρέστερη νομοθετική ρύθμιση του θεσμού της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ)*, Διοικητική Δίκη, 3(1991), σσ. 1261-1267, σε σελ.1261.

πραγματοποιηθεί το έργο, γίνεται τακτικός έλεγχος της κατάστασης του περιβάλλοντος¹⁵⁶.

Το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις ΜΠΕ είναι ένα σύνολο Οδηγιών, εθνικών νόμων και κανονιστικών πράξεων που ενσωματώνουν την κοινοτική νομοθεσία. Πρόκειται, κυρίως, για τις Οδηγίες 85/337/ΕΟΚ, 97/11/ΕΕ, 2001/42/ΕΚ και 2003/35/ΕΚ, για τους νόμους 1650/1986 (άρθρα 3-6) και 3010/2002 (άρθρα 1-3) και για τις Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις 69269/5387/1990 και ΗΠ 15393/2332/2002.

4.1 ΟΔΗΓΙΑ 85/337/ΕΟΚ¹⁵⁷ του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον

Για την κατασκευή έργων (δημόσιων ή ιδιωτικών) που προβλέπονται στα αναπτυξιακά προγράμματα ειδικό ενδιαφέρον έχει η Οδηγία 85/337/ΕΟΚ (γνωστή και ως Οδηγία ΕΠΕ)¹⁵⁸ που αφορά τις επιπτώσεις στο περιβάλλον από ορισμένα δημόσια και ιδιωτικά έργα και επιβάλλει την εξέταση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτών.

Η Οδηγία αυτή αποτέλεσε τη βάση της μετέπειτα ελληνικής νομοθεσίας που σχετίζεται με το ζήτημα της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Πριν από την τελική έκδοσή της, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα είχε λάβει κάποια μέτρα περιβαλλοντικής πολιτικής, όπως το Πρώτο πρόγραμμα δράσης των ευρωπαϊκών κοινοτήτων στον τομέα του περιβάλλοντος το 1973¹⁵⁹, το Δεύτερο το 1977¹⁶⁰ και το Τρίτο το 1983¹⁶¹.

Στόχοι της Οδηγίας ήταν αφενός η εναρμόνιση του δικαίου περιβάλλοντος των κρατών-μελών και αφετέρου η λειτουργία της ως μέσου πρόληψης της περιβαλλοντικών ζημιών. Την αρχή της προληπτικής προστασίας εξυπηρετούν τρία

156 Αραβώσης Κωνσταντίνος, *Η χρήση των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στον σχεδιασμό και την αξιολόγηση έργων*, Περιβάλλον & Δίκαιο, 1/2002, σσ. 74-91, σε σελ. 74-81.

157 ΕΕ L 175 της 05.07.1985 σ. 0040 – 0048.

158 Η Οδηγία 85/337/ΕΟΚ συνδέεται άμεσα με την Οδηγία 96/61/ΕΚ σχετικά με την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης. Η 96/61 αντικαταστάθηκε από την Οδηγία 2008/1/ΕΚ (γνωστή και ως Οδηγία IPPC) που θεσπίζει την έκδοση άδειας για βιομηχανικές και γεωργικές δραστηριότητες υψηλού δυναμικού ρύπανσης.

159 ΕΕ αριθ. C 112 της 20.12.1973, σ. 1 επ.

160 ΕΕ αριθ. C 139 της 13.6.1977, σ. 1 επ.

161 ΕΕ αριθ. C 46 της 17.2.1983, σ. 1 επ.

στοιχεία της Οδηγίας τα οποία είναι η αρχή της έγκαιρης εκτίμησης, η αρχή της σφαιρικής εκτίμησης και η αρχή της διαβάθμισης των επιπτώσεων¹⁶².

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Οδηγίας, αυτή αφορά σε σχέδια δημόσιων και ιδιωτικών έργων που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (παράγραφος 1), ενώ ως σχέδιο νοείται η υλοποίηση κατασκευαστικών εργασιών ή άλλων εγκαταστάσεων ή έργων και άλλες επεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον ή το τοπίο, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι επεμβάσεις που αφορούν τη εκμετάλλευση των πόρων του εδάφους (παράγραφος 2). Στο άρθρο 3 ορίζεται ότι η εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον περιλαμβάνει τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις ενός σχεδίου πάνω στους εξής παράγοντες: στον άνθρωπο, στην πανίδα και στη χλωρίδα, στο έδαφος, στα ύδατα, στον αέρα, στο κλίμα και στο τοπίο, στην αλληλεπίδραση των παραγόντων που αναφέρονται στην πρώτη και δεύτερη περίπτωση, στα υλικά αγαθά και στην πολιτιστική κληρονομιά. Στα παραρτήματα I και II αναφέρονται δύο κατηγορίες έργων. Το παράρτημα I περιλαμβάνει τα μεγάλα έργα, π.χ. διυλιστήρια αργού πετρελαίου, ολοκληρωμένες χημικές εγκαταστάσεις, κατασκευή αυτοκινητοδρόμων, οδών ταχείας κυκλοφορίας, σιδηροδρομικών γραμμών μεγάλων αποστάσεων καθώς και αερολιμένων, λιμάνια θαλάσσιου εμπορίου, καθώς και πλωτές οδοί και λιμάνια εσωτερικής ναυσιπλοΐας, εγκαταστάσεις διάθεσης αποβλήτων τοξικών και επικινδύνων με αποτέφρωση, χημική κατεργασία ή εναπόθεση στη γη, ολοκληρωμένες μεταλλουργικές βιομηχανίες για την παραγωγή ακατέργαστου σιδήρου και χάλυβα και θερμοηλεκτρικούς σταθμούς και πυρηνικούς σταθμούς. Το παράρτημα II περιλαμβάνει μικρότερα έργα που αφορούν στη γεωργία, στις εξορυκτικές βιομηχανίες, στην ενεργειακή βιομηχανία, στη μεταλλουργία, στην υαλουργία, στη χημική βιομηχανία, στη βιομηχανία τροφίμων, στην κλωστοϋφαντουργία, στη βιομηχανία δέρματος, ξύλου και χαρτιού, στη βιομηχανία ελαστικού και στα σχέδια έργων υποδομής. Ειδικότερα, στα σχέδια έργων υποδομής περιλαμβάνονται εργασίες διαρρύθμισης βιομηχανικών ζωνών, εργασίες πολεοδομίας, τελεφερίκ και συναφείς κατασκευές, κατασκευή δρόμων, λιμανιών και αεροδρομίων (σχέδια που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα I), έργα διευθέτησης (canalisation) και ρύθμισης της ροής υδάτων, φράγματα και λοιπές εγκαταστάσεις προς συγκράτηση ή μονιμότερη αποθήκευση των υδάτων, τροχιόδρομοι, εναέρια ή υπόγεια μετρό, εναέριοι σιδηρόδρομοι ή ανάλογες γραμμές ειδικού τύπου που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ή κυρίως για τη μεταφορά επιβατών, εγκαταστάσεις

162 Κουτούπα-Ρεγκάκου Ευ., *Η Διοικητική Διαδικασία Εκτίμησης των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 26.

πετρελαιοαγωγών και αγωγών αερίου, εγκαταστάσεις υδραγωγείων μεγάλων αποστάσεων και μαρίνες σκαφών αναψυχής.

Οι κατηγορίες του παραρτήματος ΙΙ είναι διατυπωμένες με αρκετή γενικότητα, ώστε να παραχωρείται στα κράτη μέλη περιθώριο διακριτικής ευχέρειας κατά το πνεύμα του άρθρου 4 παράγραφος 2¹⁶³. Όριο της διακριτικής ευχέρειας ωστόσο αποτελούν τα τρία κριτήρια που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1: η φύση, το μέγεθος ή η θέση του σχεδιαζόμενου έργου¹⁶⁴.

Οι πράξεις εναρμόνισης της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1988, εκδόθηκαν το 1990¹⁶⁵ και είναι οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις ΥΑ 69269/5387/1990 και ΥΑ 75308/5512/1990, ενώ η βάση υποδοχής της ρύθμισης αυτής είχε ήδη θεσπιστεί το 1986¹⁶⁶ με το Νόμο 1650/1986 «για την προστασία του περιβάλλοντος»¹⁶⁷.

4.2 ΝΟΜΟΣ 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α`/16.10.1986) για την προστασία του περιβάλλοντος)

Στις ΜΠΕ αναφέρονται τα άρθρα 3 έως 6 του νόμου. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1, με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, τα δημόσια ή ιδιωτικά έργα και οι δραστηριότητες κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Ως κριτήρια κατάταξης ο νόμος θέτει: α) το είδος και το μέγεθος του έργου ή της δραστηριότητας, β) το είδος και την ποσότητα των ρύπων που εκπέμπονται καθώς

163 Σύμφωνα με το άρ. 4 παρ. 2 της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ «Τα σχέδια τα οποία υπάγονται στις κατηγορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ, υποβάλλονται σε εκτίμηση, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10, όταν τα κράτη μέλη κρίνουν ότι το απαιτούν τα χαρακτηριστικά τους. Προς το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μπορούν ιδίως να συγκεκριμενοποιούν ορισμένους τύπους σχεδίων προς εκτίμηση ή να καθορίζουν τα κριτήρια ή/και τα κατώφλια που πρέπει να επιλεγούν προκειμένου να μπορεί να καθοριστεί ποια από τα σχέδια που υπάγονται στις κατηγορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ πρέπει να υποβληθούν σε εκτίμηση σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10».

164 *Η Διοικητική Διαδικασία Εκτίμησης των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*, όπ. αν παρ., σελ. 30.

165 Δούση Εμμανουέλα Δ., *Η κοινοτική πολιτική περιβάλλοντος και η επίδρασή της στην περίπτωση της Ελλάδας*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2001, σελ. 70.

166 Στην Ελλάδα ο θεσμός των ΜΠΕ εισήχθη με το ΠΔ 1180/81 (ΦΕΚ 293/Α) : «Περί ρυθμίσεως θεμάτων αναγομένων εις τα της ιδρύσεως και λειτουργίας βιομηχανιών, βιοτεχνιών, πάσης φύσεως μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθηκών και της εκ τούτων διασφαλίσεως περιβάλλοντος εν γένει.»

167 Χαροκόπου Τζ., *Ο θεσμός της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων*, σε Παπαδημητρίου Γ. (επιμ.), Η διεύθυνση του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1994, σσ. 91-117, σε σελ. 94.

και κάθε άλλη επίδραση στο περιβάλλον, γ) τη δυνατότητα να προληφθεί η παραγωγή ρύπων από την εφαρμοζόμενη παραγωγική διαδικασία και δ) τον κίνδυνο σοβαρού ατυχήματος και την ανάγκη επιβολής περιορισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Οι τρεις κατηγορίες στις οποίες εντάσσονται τα έργα ορίζονται στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τα έργα και τις δραστηριότητες που λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της έκτασής τους είναι πιθανό να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον, η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει έργα και δραστηριότητες, που χωρίς να προκαλούν σοβαρούς κινδύνους ή οχλήσεις, πρέπει να υποβάλλονται για την προστασία του περιβάλλοντος σε γενικές προδιαγραφές, όρους και περιορισμούς που προβλέπονται από κανονιστικές διατάξεις και η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει έργα και δραστηριότητες που προκαλούν ιδιαίτερα μικρό κίνδυνο ή όχληση ή υποβάθμιση στο περιβάλλον.

Το άρθρο 4 ορίζει ότι για την πραγματοποίηση νέων ή την επέκταση, τον εκσυγχρονισμό ή τη μετεγκατάσταση υφιστάμενων έργων ή δραστηριοτήτων των παραπάνω τριών κατηγοριών, απαιτείται η έγκριση περιβαλλοντικών όρων, η οποία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση άδειας εγκατάστασης ή πραγματοποίησης της δραστηριότητας ή του έργου. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 α, για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και τις δραστηριότητες της πρώτης κατηγορίας απαιτείται υποβολή μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ενώ για τα έργα και τις δραστηριότητες της δεύτερης κατηγορίας, αρκεί η υποβολή δικαιολογητικών που τεκμηριώνουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος (παράγραφος 3). Τέλος, για τα έργα και τις δραστηριότητες της τρίτης κατηγορίας αρκεί η υποβολή δικαιολογητικών που τεκμηριώνουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος (παράγραφος 4)¹⁶⁸.

Το άρθρο 5 παράγραφος 1 παραπέμπει σε κοινή απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού για τον καθορισμό του περιεχομένου της ΜΠΕ, που μπορεί να διαφοροποιείται κατά κλάδους ή ομάδα έργων και δραστηριοτήτων. Στο δεύτερο εδάφιο ορίζεται το ελάχιστο περιεχόμενο της ΜΠΕ και

168 Σύμφωνα με το άρθρο, η έγκριση περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και τις δραστηριότητες της πρώτης κατηγορίας χορηγείται με κοινή απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και των κατά περίπτωση συναρμόδιων υπουργών. Με την παρ.1 του άρθρου 6 του Ν.2242/1994 ορίστηκε ότι «με όμοια απόφαση είναι δυνατόν η έγκριση περιβαλλοντικών όρων για ορισμένα έργα ή δραστηριότητες της κατηγορίας αυτής να ανατίθεται στο Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας ή στο νομάρχη». Η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων στα έργα της δεύτερης κατηγορίας γίνεται με απόφαση του νομάρχη, ενώ για αυτά της τρίτης κατηγορίας η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων γίνεται με απόφαση του οικείου δημάρχου ή προέδρου κοινότητας.

αναφέρονται τα στοιχεία αυτής, όπως προβλέπει το άρθρο 5 παράγραφος 2 της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ. Ως προς τη δημοσιότητα, ο οικείο νομαρχιακό συμβούλιο λαμβάνει γνώση της ΜΠΕ και πριν από την έγκρισή της ενημερώνει κάθε πολίτη και τους φορείς εκπροσώπησης του για να εκφράσουν τη γνώμη τους. Ο τρόπος ενημέρωσης καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ¹⁶⁹.

Τέλος, στο άρθρο 6 ορίζεται ότι ο έλεγχος για την τήρηση των περιβαλλοντικών όρων ανήκει στα όργανα της υπηρεσίας που είναι αρμόδια, κατά τις οικείες διατάξεις, να εγκρίνουν την ίδρυση, λειτουργία ή πραγματοποίηση έργου ή δραστηριότητας. Εξάλλου, κατά την παράγραφο 2, το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ μπορεί αυτοτελώς να διενεργεί ελέγχους για την παρακολούθηση της τήρησης των περιβαλλοντικών όρων σε ολόκληρη τη χώρα.

4.3 ΥΑ 69269/90 (ΦΕΚ 678/Β/25.10.90): Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), καθορισμός περιεχομένου ειδικών περιβαλλοντικών μελετών (ΕΠΜ) και λοιπές συναφείς διατάξεις, σύμφωνα με το Ν.1650/1986.

Η απόφαση αυτή εκδόθηκε για την ενεργοποίηση των διατάξεων του Νόμου 1650/1986 και για τη μεταφορά της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ¹⁷⁰. Ακολουθώντας την κατάταξη της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, κατατάσσει τα έργα και τις δραστηριότητες σε δύο μεγάλες κατηγορίες Α' και Β', οι οποίες αντιστοιχούν σε μεγάλο βαθμό στις δύο πρώτες κατηγορίες του άρθρου 3 του Ν.1650/86¹⁷¹. Η τρίτη κατηγορία του άρθρου δεν αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης, δεδομένου ότι περιλαμβάνει έργα και δραστηριότητες που προκαλούν ιδιαίτερα μικρό κίνδυνο ή υποβάθμιση στο περιβάλλον και για τον λόγο αυτό δεν εμπίπτουν στο ρυθμιστικό πεδίο της Οδηγίας¹⁷². Τα έργα της πρώτης κατηγορίας υποδιαιρούνται σε δύο ομάδες (I και II), οι οποίες αντιστοιχούν ακριβώς με τις ομάδες I και II της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ. Η

169 Ο τρόπος ενημέρωσης καθορίστηκε με την ΥΑ 75308/5512 (ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΘΝ.ΟΙΚ) της 26/10. 2/11.90, περί καθορισμού τρόπου ενημέρωσης των πολιτών και φορέων εκπροσώπησης τους για το περιεχόμενο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των Έργων και δραστηριοτήτων.

170 Η απόφαση εφαρμόζει τα άρθρα 1, 2, 3, 4, 5, 6 (παρ. 1 και 8) και 11 (παρ. 2) της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ και τα άρθρα 3, 4 και 5 του Ν.1650/86.

171 Κουτούπα-Ρεγκάκου Ευ., *Η Διοικητική Διαδικασία Εκτίμησης των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 47.

172 Παπαδημητρίου Γ., *Οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την Οδηγία 85/337/ΕΟΚ. Ένα παράδειγμα στρεβλής προσαρμογής του ελληνικού προς το κοινοτικό δίκαιο*, ΕΕΕυρΔ 1992, 243 επ.

ρύθμιση αυτή σημαίνει ότι μόνο η κατηγορία Α' του Ν.1650/86 υπάγεται στο ρυθμιστικό πεδίο της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ. Στο σημείο αυτό μπορεί συνεπώς να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο Ν.1650/86 έχει καταρχήν μεγαλύτερο πεδίο εφαρμογής από την Οδηγία 85/337/ΕΟΚ¹⁷³. Τέλος, στη Β' κατηγορία κατατάσσονται όσα έργα και δραστηριότητες δεν περιλαμβάνονται στην πρώτη κατηγορία εφόσον για την εγκατάσταση και λειτουργία τους απαιτείται, κατά την ισχύουσα νομοθεσία, σχετική άδεια.

Η ΥΑ 69269/90 προσπαθεί να συμβιβάσει τα συστήματα του Ν.1650/86 και της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, τα οποία όμως έχουν βασικές διαφορές. Ο νόμος αποσκοπεί στην τήρηση ορισμένων «περιβαλλοντικών προτύπων», τα οποία διασφαλίζει μέσω της «εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων», δηλαδή αποβλέπει πρώτιστα στην τήρηση των όρων ενός έργου για την προστασία του περιβάλλοντος και όχι στην αξιολόγηση των τυχόν επιπτώσεων από το ίδιο το έργο, ενώ η Οδηγία αφορά τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται με σκοπό την εκτίμηση των επιπτώσεων από ένα έργο, καθιστώντας την έγκριση περιβαλλοντικών όρων απλώς ένα μέρος της διαδικασίας αυτής. Επίσης, η ΥΑ ακολουθεί το σύστημα του νόμου που αποτελείται από δύο διαφορετικά στάδια, την προέγκριση χωροθέτησης και την έγκριση περιβαλλοντικών όρων, ενώ η Οδηγία δεν προβλέπει τέτοια τμηματική αντιμετώπιση, καθώς επιβάλλει συνολική αξιολόγηση των επιπτώσεων του έργου¹⁷⁴.

4.4 Κ.Υ.Α. 75308/5512/90 (ΦΕΚ Β' 691/2.11.90) : Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης των πολιτών και φορέων εκπροσώπησής τους για το περιεχόμενο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των Έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5 του Ν.1650/86.

Η απόφαση αυτή εκδόθηκε κατ' εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 5 του Ν.1650/86 και των διατάξεων των άρθρων 6, 7, 9, 11 παρ. 1 της κοινοτικής Οδηγίας. Όπως ορίζεται στην απόφαση, στόχος της είναι δοθεί στους πολίτες και στους φορείς εκπροσώπησής τους μέσω της κατάλληλης πληροφόρησης η δυνατότητα έκφρασης γνώμης για τους περιβαλλοντικούς όρους πραγματοποίησης των έργων και

173 Η Διοικητική Διαδικασία Εκτίμησης των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, όπ. αν. παρ., σελ. 48.

174 Χαροκόπου Τζ., Ο θεσμός της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, σε Παπαδημητρίου Γ. (επιμ.), Η διεύθυνση του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1994, σσ. 91-117, σε σελ. 95-98.

δραστηριοτήτων, για τις οποίες απαιτείται σύμφωνα με την ΥΑ. 69269 και το Ν.1650/86 ΜΠΕ. Η διαδικασία περιγράφεται στα άρθρα 2 και 3 της απόφασης, ενώ το άρθρο 4 μεταφέρει το άρθρο 7 της κοινοτικής Οδηγίας σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών-μελών της ΕΟΚ για έργα που έχουν σημαντικές στο περιβάλλον άλλου κράτους-μέλους της ΕΟΚ ή όταν το ζητήσει ένα κράτος-μέλος που ενδέχεται να υποστεί σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον του διαβιβάζοντας σε αυτό αντίγραφο της ΜΠΕ και καλώντας το να διατυπώσει γνώμη και προτάσεις μέσα σε εύλογη προθεσμία που τάσσεται με το διαβιβαστικό έγγραφο.

4.5 ΟΔΗΓΙΑ 97/11/ΕΚ¹⁷⁵ του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 1997, περί τροποποίησης της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον

Στην Οδηγία αυτή, που τροποποίησε την 85/337, συμπληρώθηκαν μερικά κενά αναφορικά με τις κατηγορίες και τους τύπους των έργων (Παραρτήματα I και II) και αυξήθηκε ο αριθμός των έργων που απαιτούν υποχρεωτική ΕΠΕ (Παράρτημα I). Επίσης, προβλέπονται νέες ρυθμίσεις ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων νέων κριτηρίων επιλογής (Παράρτημα III) για τα σχέδια του παραρτήματος II, και καθορίστηκαν τις ελάχιστες απαιτήσεις πληροφόρησης. Η σημαντική τροποποίηση είναι ότι ενισχύθηκαν τα διαδικαστικά στάδια με την προσθήκη δύο νέων διαδικασιών, που προβλέφθηκαν για την ουσιαστική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Οι διαδικασίες αυτές είναι: α) αυτή του προελέγχου από το φορέα αδειοδότησης αν απαιτείται περιβαλλοντική διερεύνηση για ένα έργο και β) η σύνταξη Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) αντί της προέγκρισης χωροθέτησης. Στη διαδικασία αυτή εντοπίζονται τα κύρια σημεία των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου έτσι ώστε στην οριστική ΜΠΕ να επικεντρώνεται η προσοχή στην αντιμετώπισή τους και με τον τρόπο αυτό να προλαμβάνονται σοβαρές συνέπειες.

Τα έργα και οι δραστηριότητες του Παραρτήματος II ομαδοποιούνται ως εξής: 1. Γεωργία, δασοκομία και υδατοκαλλιέργεια, 2. Εξορυκτικές βιομηχανίες, 3. Ενεργειακή βιομηχανία, 4. Παραγωγή και επεξεργασία μετάλλων, 5. Βιομηχανία ορυκτών, 6. Χημική βιομηχανία, 7. Βιομηχανία τροφίμων, 8. Κλωστοϋφαντουργία, βιομηχανία δέρματος, ξύλου και χαρτιού, 9. Βιομηχανία ελαστικού, 10. Έργα υποδομής, 11. Άλλα έργα (όπως Βιολογικοί Καθαρισμοί ή διαλυτήρια πλοίων), και 12. Τουρισμός και

175 ΕΕ L 73/5, 14.3.1997.

αναψυχή. Για τα έργα αυτά, τα κράτη μέλη αποφασίζουν βάσει α) κατά περίπτωση εξέτασης ή β) κατωτάτων ορίων ή κριτηρίων που καθορίζονται από τα ίδια για το αν το έργο θα υποβληθεί σε εκτίμηση σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 (όπως ορίζει το αναθεωρημένο άρθρο 4).

Επίσης, πλέον η ΕΠΕ εντοπίζει, περιγράφει και αξιολογεί τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις ενός έργου και στην αλληλεπίδραση μεταξύ των παραγόντων που αναφέρονται στην πρώτη, δεύτερη και τρίτη περίπτωση¹⁷⁶ (αναθεωρημένο άρθρο 3). Στην 97/11/ΕΚ ενσωματώθηκαν οι αλλαγές που προέκυψαν με τη σύμβαση για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε διασυνοριακά πλαίσια (σύμβαση του Espoo). Η Σύμβαση¹⁷⁷, που υπογράφηκε στις 25/2/1991 στα πλαίσια του ΟΗΕ, ορίζει τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων δραστηριοτήτων σε πρώιμο στάδιο του σχεδιασμού και καθορίζει επίσης την γενική υποχρέωση των μελών να κοινοποιούν και να συνεννοούνται μεταξύ τους για όλα τα μεγάλα έργα που ενδέχεται να έχουν σημαντικές αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις πέρα από τα δικά τους σύνορα.

4.6 ΟΔΗΓΙΑ 2003/35/ΕΚ¹⁷⁸: σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των Οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου.

Με την Οδηγία αυτή τροποποιήθηκε η 85/337 ώστε να ενσωματωθούν στο κοινοτικό δίκαιο οι δεσμεύσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση του Aarhus. Η Σύμβαση αυτή της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα υπεγράφη στο Aarhus της Δανίας στις 25 Ιουνίου 1998 και τέθηκε σε ισχύ στις 30 Οκτωβρίου 2001¹⁷⁹. Περιλαμβάνει 22 άρθρα και δύο Παραρτήματα και αποτελείται από τρεις πυλώνες

176 Δηλαδή α) στον άνθρωπο, στην πανίδα και στη χλωρίδα, β) στο έδαφος, στα ύδατα, στον αέρα, στο κλίμα και στο τοπίο και γ) στα υλικά αγαθά και στην πολιτιστική κληρονομιά, όπως προέβλεπε η 85/337/ΕΟΚ.

177 Η εφαρμογή της Σύμβασης Espoo αποτελεί διεθνή υποχρέωση για την Ελλάδα, η οποία έχει κυρώσει τη Σύμβαση με το Ν. 2540/1997.

178 ΕΕ L 156/17 25.6.2003.

179 Επικυρώθηκε από την ΕΚ με την Απόφαση 2005/370/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Φεβρουαρίου 2005, με σκοπό την αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος (Συμβούλιο Υπουργών Περιβάλλοντος Ε.Ε. Δεκέμβριος 2004).

έκαστος των οποίων περιλαμβάνει διατάξεις που εκχωρούν διαφορετικά δικαιώματα: α) ο πρώτος πυλώνας προβλέπει το δικαίωμα των πολιτών να έχουν πρόσβαση στις περιβαλλοντικές πληροφορίες. β) Ο δεύτερος πυλώνας προβλέπει τη συμμετοχή του κοινού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που έχουν συνέπειες για το περιβάλλον. γ) Τέλος, ο τρίτος πυλώνας προβλέπει την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα. Στόχος της Σύμβασης είναι να συμβάλει στην κατοχύρωση του δικαιώματος των ατόμων των σημερινών και των μελλοντικών γενεών, να ζουν σε ένα περιβάλλον κατάλληλο για την υγεία και την ευημερία τους. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, η Σύμβαση προτείνει τη λήψη μέτρων για την ευρύτερη πρόσβαση σε περιβαλλοντικές πληροφορίες καθώς και την αύξηση της συμμετοχής των πολιτών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που έχουν συνέπειες για το περιβάλλον¹⁸⁰.

Στην Οδηγία 2003/35/EK αντικατοπτρίζεται ο δεύτερος πυλώνας της Σύμβασης που αφορά την συμμετοχή του κοινού στις διαδικασίες λήψης περιβαλλοντικών αποφάσεων, ενώ καθορίζονται και τα μέσα ένδικης προστασίας του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Ειδικότερα, στα άρθρα 3 (παρ.7) και 4 (παρ. 4) ορίζεται ότι οι διατάξεις που ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο αποβλέπουν στην παροχή έννομης προστασίας του κοινού κατά πράξεων ή παραλείψεων της Διοίκησης ώστε να διασφαλίζεται και να κατοχυρώνεται πληρέστερα και πιο ολοκληρωμένα το δικαίωμα της ουσιαστικής συμμετοχής του κατά την διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Με αυτό τον τρόπο ενισχύονται η εγκυρότητα και η διαφάνεια της διαδικασίας λήψης αποφάσεων καθώς και η ευαισθητοποίηση του κοινού στα περιβαλλοντικά θέματα. Στα πλαίσια αυτά η Κοινή Υπουργική Απόφαση καθορίζει τα μέσα ένδικης προστασίας του κοινού. Έτσι, κάθε ενδιαφερόμενος έχει δικαίωμα για την αποκατάσταση της ηθικής ή υλικής βλάβης των ενόμων συμφερόντων του κατά πράξεων ή παραλείψεων της Διοίκησης, που αφορούν σε θέματα ενημέρωσης και συμμετοχής του κατά την διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Το δικαίωμα αυτό ένδικης προστασίας παρέχεται τόσο στα πλαίσια διοικητικού ελέγχου με την άσκηση αίτησης θεραπείας ή ειδικής διοικητικής προσφυγής κατά περίπτωση, προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, όσο και στα πλαίσια δικαστικής προστασίας με την άσκηση αίτησης ακυρώσεως στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

180 Δωροβίνης Βασίλης, *Η Σύμβαση του Άρχους και η Ελλάδα*, HELECO '05, ΤΕΕ, Αθήνα, 3-6 Φεβρουαρίου 2005, σσ. 1-5, σε σελ. 3, http://library.tee.gr/digital/m2045/m2045_dorovinis.pdf διαθέσιμο στις 17.8.2010.

4.7 ΝΟΜΟΣ 3010/2002 για την εναρμόνιση του Ν.1650/86 με τις Οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ, διαδικασία οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα και άλλες διατάξεις (άρθρα 1, 2, 3 και 4).

Ο νόμος αυτός προβλέπει τη δυνατότητα ένταξης των έργων και δραστηριοτήτων σε κοινές ομάδες για όλες τις κατηγορίες, δίνοντας τη δυνατότητα βελτίωσης και αναβάθμισης των ΜΠΕ. Οι ρυθμίσεις του Ν.1650/1986¹⁸¹ για την προέγκριση χωροθέτησης αντικαταστάθηκαν και αυτή έδωσε τη θέση της στη διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης κα Αξιολόγησης (ΠΠΕΑ) του έργου.

Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν.1650/1986, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του Ν.3010/2002, τα δημόσια και ιδιωτικά έργα και οι δραστηριότητες κατατάσσονται με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Κριτήρια για την κατάταξη είναι: 1) το είδος και το μέγεθος του έργου ή της δραστηριότητας, 2) το είδος και η ποσότητα των ρύπων που εκπέμπονται, καθώς και κάθε άλλη επίδραση στο περιβάλλον, 3) η δυνατότητα να προληφθεί η παραγωγή ρύπων από την εφαρμοζόμενη παραγωγική διαδικασία και 4) ο κίνδυνος σοβαρού ατυχήματος και η ανάγκη επιβολής περιορισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Προβλέπεται, επίσης, η δυνατότητα προσωρινής ένταξης έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και ομάδες με απόφαση του Γενικού Διευθυντή του ΥΠΕΧΩΔΕ, όταν τα έργα αυτά είναι πρωτοεμφανιζόμενα και δεν έχουν συμπεριληφθεί και καταταγεί με την ως άνω κανονιστική απόφαση. Σκοπός, φυσικά, της παραπάνω διάταξης είναι να μην προκύπτουν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις σε περιπτώσεις νέων έργων και δραστηριοτήτων, για τα οποία δεν έχει προβλεφθεί η κατάταξή τους σε κάποια κατηγορία. Προκειμένου, όμως, να αποτραπεί ο κίνδυνος καταστρατήγησης των διατάξεων για τη ΜΠΕ, ως δικλείδα ασφαλείας προβλέπεται ότι στην περίπτωση αυτή η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργου ή δραστηριότητας δεν ολοκληρώνεται με την έκδοση της προβλεπόμενης από τις κείμενες διατάξεις απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, μέχρις ότου εκδοθεί νέα κοινή υπουργική απόφαση για την οριστική κατάταξή του.

Η σημαντικότερη μεταβολή που επέφερε ο Ν.3010/2002 στην κατάταξη των έργων και δραστηριοτήτων είναι ότι προβλέπει τη δυνατότητα ένταξης των έργων και δραστηριοτήτων σε ομάδες κοινές για όλες τις κατηγορίες. Με τον τρόπο αυτό, παρέχεται η δυνατότητα βελτίωσης και αναβάθμισης των ΜΠΕ, αφού αυτές μπορούν,

181 Αντικαταστάθηκαν τα άρθρα 3-6 και ορισμένα εδάφια του άρθρου 30 του νόμου.

πλέον, να εξειδικεύονται ανά ομοειδείς ενότητες έργων και δραστηριοτήτων (π.χ. εξειδικευμένες προδιαγραφές ΜΠΕ για έργα οδοποιίας).

Σε εκτέλεση του άρθρου 3 του Ν.1650/1986, το οποίο αφορά την κατάταξη των έργων και δραστηριοτήτων, πέρα από την ΚΥΑ 69269/5387/1990, έχει εκδοθεί και η ΗΠ 15393/2332/2002. Με αυτήν ρυθμίσθηκε η εφαρμογή του άρθρου 1 του Ν.3010/2002, σε σχέση με τα έργα και τις δραστηριότητες που εντάσσονται στις περισσότερο επιβαρυντικές για το περιβάλλον κατηγορίες Α και Β.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, το σημαντικότερο σημείο του νόμου και αυτής της ΚΥΑ είναι ότι τα έργα και δραστηριότητες που παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά ως προς την εκτίμηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων κατατάσσονται σε δέκα ομάδες κοινές για τις κατηγορίες Α και Β του άρθρου 3 του Ν.1650/1986. Αυτές είναι: 1. Έργα οδοποιίας, 2. Υδραυλικά έργα, 3. Λιμενικά έργα, 4. Συστήματα υποδομών, 5. Εξορυκτικές δραστηριότητες, 6. Τουριστικές εγκαταστάσεις και εργασίες πολεοδομίας, 7. Κτηνοτροφικές και πτηνοτροφικές εγκαταστάσεις, 8. Υδατοκαλλιέργειες, 9. Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις και εργασίες διαρρύθμισης βιομηχανικών ζωνών και 10. Ειδικά έργα. Με τη λεπτομερέστατη αυτή κατάταξη σε ομάδες διευκολύνονται, αφενός ο καθορισμός προδιαγραφών για τις ΜΠΕ και αφετέρου ο έλεγχος και η αξιολόγηση των μελετών αυτών από τις αρμόδιες αρχές. Επιπλέον, επιχειρείται και μια περαιτέρω διαβάθμιση, αφού τα έργα και οι δραστηριότητες των κατηγοριών Α και Β υποδιαιρούνται σε τέσσερις υποκατηγορίες, την ένα και δύο, για τα έργα της κατηγορίας Α, και την τρία και τέσσερα, για τα έργα της κατηγορίας Β. Στην απόφαση προσαρτώνται και δύο παραρτήματα, από τα οποία το Παράρτημα Ι αναφέρεται σε ομάδες έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παραπάνω ομαδοποίηση, ενώ το Παράρτημα ΙΙ περιλαμβάνει τα έργα, για τα οποία απαιτείται ολοκληρωμένη πρόληψη και συνολική εκτίμηση των επιπτώσεών τους στον αέρα, τα νερά και το έδαφος, ώστε να επιτυγχάνεται υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος στο σύνολό του, όπως απαιτεί η Οδηγία 96/61/ΕΚ για την ολοκληρωμένη πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης.

Η κατάταξη των έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες έχει σημασία τόσο για τον προσδιορισμό του αρμόδιου σε κάθε περίπτωση φορέα για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων όσο και για τη διαδικασία που απαιτείται κάθε φορά να ακολουθηθεί¹⁸².

182 Οι ΥΑ οικ. 141270/09, ΗΠ 13588/725/06, οικ. 145799/05, ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 126880/07 και ΕΥΠΕ οικ. 129079/04 επέφεραν ορισμένες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις στην ΚΥΑ ΗΠ 15393/2332/2002.

4.8 ΟΔΗΓΙΑ 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων¹⁸³ (Οδηγία ΣΕΠΕ ή ΣΜΠΕ)

Η Οδηγία αυτή εντάσσεται στη λογική του θεσμού της Στρατηγικής Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΕΠΕ: SEA: Strategic Environmental Assessment) που αποτελεί μια αναπτυσσόμενη διεθνώς διαδικασία για την εκτίμηση, αξιολόγηση και διαχείριση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Η ΣΕΠΕ ανήκει στην οικογένεια των μεθοδολογιών ΕΠΕ και το πλαίσιο εφαρμογής της περιλαμβάνει την εκτίμηση και αξιολόγηση όλων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, οι οποίες βρίσκονται σε ανώτερο ιεραρχικά επίπεδο από τα αναπτυξιακά έργα, περιλαμβάνει δηλαδή όχι μόνο προγράμματα και σχέδια (ΠΣ), αλλά και εθνικές/διεθνείς πολιτικές (ΠΣΠ)¹⁸⁴.

Η Οδηγία 2001/42/ΕΚ αποτελεί μια μορφή ΣΕΠΕ αλλά αποφεύγει την αναφορά σε πολιτικές και περιορίζεται σε σχέδια και προγράμματα. Σε δόκιμη μορφή η Οδηγία αναφέρεται με τον όρο «στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση», παρόλο που η λέξη «στρατηγική» δεν εμφανίζεται ούτε στον τίτλο ούτε στο κείμενό της, επειδή εξετάζει την περιβαλλοντική εκτίμηση σε ένα υψηλότερο επίπεδο από αυτό των έργων¹⁸⁵. Διάφορες μορφές ΣΕΠΕ έχουν θεσμοθετηθεί και μελέτες (ΣΜΠΕ) έχουν εκπονηθεί ήδη από τη δεκαετία του 1960 σε χώρες όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς και η Αυστραλία, ενώ από το 1970 διαδικασίες ΣΕΠΕ έχουν εφαρμοστεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο στην Ολλανδία και τη Μ. Βρετανία.

Ο αντικειμενικός στόχος της 2001/42/ΕΚ είναι η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης με την υψηλού επιπέδου προστασία του περιβάλλοντος και η ενσωμάτωση περιβαλλοντικών ζητημάτων στην προετοιμασία και θέσπιση σχεδίων και προγραμμάτων (άρθρο 1). Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να εκπονούν ΣΜΠΕ στην οποία θα καθορίζονται οι επιπτώσεις από την εφαρμογή ενός σχεδίου ή προγράμματος στο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων θεμάτων όπως η βιοποικιλότητα, ο πληθυσμός, η υγεία των ανθρώπων, η πανίδα, η χλωρίδα, το έδαφος, τα ύδατα, ο αέρας, οι κλιματικοί παράγοντες, τα υλικά περιουσιακά στοιχεία, η πολιτιστική κληρονομιά συμπεριλαμβανομένης της αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής κληρονομιάς, το τοπίο και οι σχέσεις μεταξύ των ανωτέρω

183 ΕΕ L 197/30 21.7.2001.

184 Ζαγοριανός Ευθύμης, *Παρουσίαση της Οδηγίας ΣΕΠΕ και διεθνής εμπειρία*, Περιβάλλον και Δίκαιο, 3/2004, σσ. 340-352, σε σελ. 340-341.

185 Εκμετζόγλου-Newson Θίσβη, *Η Οδηγία 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων*, Περιβάλλον και Δίκαιο, 1/2006, σσ. 73-76, σε σελ. 73.

παραγόντων, όπως ορίζεται στο Παράρτημα I της Οδηγίας. Επομένως, τα περιβαλλοντικά ζητήματα ενσωματώνονται κατά τη διάρκεια λήψης αποφάσεων με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε επίπεδο σχεδιασμού και προγραμματισμού.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 β', η μορφή ΣΕΠΕ που καθιερώνεται περιλαμβάνει: α) την εκπόνηση περιβαλλοντικής μελέτης, β) τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων, γ) τη συνεκτίμηση της περιβαλλοντικής μελέτης και των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων κατά τη λήψη αποφάσεων και δ) την παροχή πληροφοριών σχετικά με την απόφαση. Το πεδίο εφαρμογής καθορίζεται στα άρθρα 2 α' και 3: αφορά σχέδια και προγράμματα (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, καθώς και οι τροποποιήσεις τους) που α) εκπονούνται ή/και εγκρίνονται από μια αρχή σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο ή που εκπονούνται από μια αρχή προκειμένου να εγκριθούν, μέσω νομοθετικής διαδικασίας, από το Κοινοβούλιο ή την Κυβέρνηση, και β) που απαιτούνται βάσει νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων. Στη συνέχεια, τα ως άνω σχέδια και προγράμματα διακρίνονται ανάλογα με το αν υπόκεινται ευθέως στις επιταγές της Οδηγίας (άρθρο 3 παράγραφος 2), εξαιρούνται εντελώς από αυτή (άρθρο 3 παράγραφος 8¹⁸⁶) ή η υπαγωγή τους επαφίεται κατά ένα μέρος στη διακριτική εξουσία των εθνικών αρχών (άρθρο 3 παράγραφοι 3-7). Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει δύο υποκατηγορίες, μία γενική και μία ειδική. Η ειδική¹⁸⁷ αφορά την προστασία των περιοχών του δικτύου Natura και συγκεκριμένα, τις «ειδικές ζώνες προστασίας» (ΕΖΠ) των αγρίων πτηνών της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ και τους «τόπους κοινοτικής σημασίας» (ΤΚΣ) της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ. Η διαφύλαξη των οικοτόπων αυτών προϋποθέτει τη «δέουσα εκτίμηση» κάθε σχεδίου το οποίο είναι δυνατόν να τους επηρεάζει σημαντικά¹⁸⁸. Η γενική αφορά μία σειρά από εξαντλητικά απαριθμούμενες, πλην όμως εκτεταμένες, ανθρώπινες δραστηριότητες: χωροταξία και χρήση του εδάφους, γεωργία και αλιεία, τουρισμός, τηλεπικοινωνίες και ενέργεια, διαχείριση αποβλήτων και υδάτων, βιομηχανία και μεταφορές. Τα σχέδια και προγράμματα που εκπονούνται στους εν λόγω τομείς υπόκεινται στο κοινοτικό σύστημα στρατηγικής εκτίμησης υπό την προϋπόθεση ότι «καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων που απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II της Οδηγίας

186 Πρόκειται για σχέδια και προγράμματα τα οποία εξυπηρετούν «αποκλειστικά» (άρα όχι μερικά) σκοπούς εθνικής άμυνας και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης καθώς και όσα έχουν αμιγώς δημοσιονομικό χαρακτήρα η αφορούν τον προϋπολογισμό.

187 Εδάφιο β, της παραγράφου 2, του άρθρου 3.

188 Βλ. άρθρα 6 και 7 της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ, στην οποία παραπέμπει η Οδηγία 2001/42/ΕΚ.

85/337/ΕΟΚ». Παρά την έλλειψη συγκεκριμένου ορισμού για την έννοια «πλαίσιο για μελλοντικές άδειες» στην Οδηγία 2001/42/ΕΚ φαίνεται συστηματικά ορθότερο να θεωρηθεί ότι συνιστά κάθε στρατηγικού χαρακτήρα κείμενο μέσω του οποίου οι εθνικοί φορείς αυτοδεσμεύονται ως προς τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις χορήγησης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων σε συγκεκριμένα έργα¹⁸⁹. Είναι δε κρίσιμο να τονισθεί ότι στο σημείο αυτό, το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο δεν καταλείπει καμία διακριτική ευχέρεια στο εσωτερικό δίκαιο. Από τη στιγμή που το σχέδιο θέτει το «πλαίσιο αδειοδότησης» έργων κατά την έννοια της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, η υποχρέωση διενέργειας ΣΠΕ απορρέει ευθέως από την κοινοτική νομοθεσία. Εξαιρέση εισάγει μόνον η παράγραφος 3 του άρθρου 3 της Οδηγίας, είναι όμως ιδιαίτερος περιορισμένη: αφορά σχέδια ή προγράμματα τα οποία αναφέρονται σε «μικρές περιοχές σε τοπικό επίπεδο» ή «ήσσονες τροποποιήσεις» σχεδίων και προγραμμάτων τα οποία υπεβλήθησαν ήδη σε στρατηγική εκτίμηση. Τίθενται επιπλέον δύο προϋποθέσεις για τη συνδρομή της εξαίρεσης, μία ουσιαστική και μία διαδικαστική. Αφενός, θα πρέπει να κρίνεται *ad hoc*¹⁹⁰ ότι τα εν λόγω σχέδια και προγράμματα δεν επιφέρουν «ουσιαστικές επιπτώσεις» στο περιβάλλον· παρά το ότι η σχετική κρίση ανατίθεται στους εθνικούς φορείς, οι συντάκτες της Οδηγίας έχουν περιλάβει στο Παράρτημα ΙΙ αυτής, αναλυτικές ερμηνευτικές υποδείξεις ως προς τα κριτήρια με τα οποία διαπιστώνεται η συνδρομή ή μη ουσιαστικών επιπτώσεων. Αφετέρου, η εθνική απόφαση περί μη υπαγωγής ενός σχεδίου ή προγράμματος σε ΣΠΕ λόγω έλλειψης σοβαρών συνεπειών στο περιβάλλον τίθεται σε διαβούλευση και δημοσιότητα¹⁹¹.

Στο άρθρο 5 ορίζεται ότι στην περιβαλλοντική μελέτη εντοπίζονται, περιγράφονται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος, καθώς και λογικές εναλλακτικές δυνατότητες λαμβανομένων υπόψη των στόχων και του γεωγραφικού πεδίου

189 Χρήσιμη είναι στο σημείο αυτό η παραπομπή στο Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ, όπου γίνεται λόγος για το «πλαίσιο» το οποίο θέτει ένα σχέδιο ή πρόγραμμα για έργα ή άλλες δραστηριότητες «είτε όσον αφορά τον τόπο, τη φύση, το μέγεθος και τις συνθήκες λειτουργίας είτε με τη χορήγηση πόρων».

190 Σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 3, το ουσιαστικό ή μη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κάθε σχεδίου ή έργου το οποίο καταρχήν εμπίπτει στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου κρίνεται καταρχήν για κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Όπως παρατηρεί η Επιτροπή στην προμνησθείσα ανακοίνωσή της για την ερμηνεία της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ, η εναλλακτική επιλογή που δίνεται στις εθνικές αρχές να καθορίζουν «συγκεκριμένους τύπους σχεδίων και προγραμμάτων» οι οποίοι εξαιρούνται από τη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση, «δεν συνιστά γενικό δικαίωμα για απαλλαγή ολόκληρων τάξεων σχεδίων και προγραμμάτων εκτός κι αν τα εν λόγω σχέδια και προγράμματα μπορούν, αντιμετωπιζόμενα ως σύνολο, να θεωρηθούν ως απίθανο να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (βλ. υπόθεση C-72/95 Kraaijeveld).

191 Δελλής Γιώργος, *Η στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ και οι προεκτάσεις της για το ελληνικό δημόσιο δίκαιο*, σσ. 1-18, σε σελ. 15-18, http://users.uoa.gr/~gdellis/C/2_Dellis_arthro_gia_odigia_2001_42_final.doc διαθέσιμο στις 20.8.2010.

εφαρμογής του σχεδίου ή προγράμματος. Τα άρθρα 6 έως 9 αναφέρονται σε θέματα διαβουλεύσεων με τις αρχές και το κοινό, διασυνοριακών διαβουλεύσεων και ενημέρωσης σχετικά με την απόφαση. Ειδικότερα, κατά το άρθρο 9 παράγραφος 1 εδάφιο β', με την έγκριση ενός σχεδίου ή προγράμματος, εκπονείται μία «συνοπτική δήλωση», με την οποία περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο ελήφθησαν η ΣΜΠΕ και οι τυχόν γνώμες που εκφράστηκαν κατά την περίοδο των διαβουλεύσεων. Συνολικά, λοιπόν, η Οδηγία υποδεικνύει δύο μορφές έγγραφης τεκμηρίωσης της διαδικασίας ΣΕΠΕ: α) της ΣΜΠΕ, η οποία συντάσσεται κατά τη διάρκεια της εκπόνησης ενός σχεδίου ή προγράμματος, αναφέρεται στην τεχνική πλευρά της εφαρμογής της διαδικασίας ΣΕΠΕ και δημοσιεύεται κατά το πέρας αυτής, και β) τη συνοπτική δήλωση, η οποία συντάσσεται και δημοσιεύεται κατά το πέρας της διαδικασίας σχεδιασμού και ΣΕΠΕ, ακολουθώντας την απόφαση για έγκριση ή μη του σχεδίου ή προγράμματος. Το κείμενο της Οδηγίας περιέχει τρία είδη «διαβουλεύσεων»: α) διαβουλεύσεις με αρχές που ορίζονται από τα κράτη μέλη και οι οποίες, ενόψει των ειδικών περιβαλλοντικών αρμοδιοτήτων τους, ενδέχεται να ενδιαφέρονται για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της εφαρμογής των σχεδίων και προγραμμάτων σε ένα αρχικό στάδιο της ΣΕΠΕ (άρθρα 5 παράγραφος 4 και 6 παράγραφος 3). β) Διαβουλεύσεις με αρχές και κοινό στο οποίο θα πρέπει να δίνεται έγκαιρη και πραγματική ευκαιρία, εντός εύλογων χρονικών περιθωρίων, να εκφράσουν τη γνώμη τους επί του προκαταρκτικού σχεδίου ή προγράμματος και της περιβαλλοντικής μελέτης που το συνοδεύει πριν το σχέδιο ή το πρόγραμμα εγκριθεί ή αρχίσει η σχετική νομοθετική διαδικασία (άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2). γ) Διασυνοριακές διαβουλεύσεις με κράτη μέλη που κρίνουν ότι η εφαρμογή ενός εκπονούμενου σχεδίου ή προγράμματος, το οποίο αφορά την επικράτειά του, ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον σε άλλο κράτος μέλος.

Σύμφωνα με το κείμενο της Οδηγίας¹⁹², τα κράτη μέλη προτρέπονται να θεσπίσουν συντονισμένες ή κοινές διαδικασίες στην περίπτωση που η υποχρέωση διεξαγωγής ΕΠΕ απορρέει ταυτοχρόνως από την παρούσα Οδηγία και από άλλες σχετικές διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη της εκτίμησης. Η προτροπή αυτή αφορά κατά πρώτο λόγο την Οδηγία 85/337/ΕΚ, την Οδηγία 92/43/ΕΟΚ, την Οδηγία 79/409/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Απριλίου 1979, για τη διατήρηση των αγρίων πτηνών και την Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση

192 Πρόλογος, παράγραφοι 10 και 19.

πλαίσιου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων και κατά δεύτερο λόγο, άλλες Οδηγίες που αφορούν περιβαλλοντικά ζητήματα¹⁹³.

Συμπερασματικά, η Οδηγία 2001/42/ΕΚ εισάγει δύο ριζικές καινοτομίες. Πρώτον, δεν αφορά μεμονωμένα έργα, αλλά επιβάλλει την ΕΠΕ πριν την έγκριση νέων σχεδίων ή προγραμμάτων έργων, και δεύτερον, δεν προτείνει μόνο μελέτες· εισάγει την υποχρέωση της ουσιαστικής εμπλοκής του κοινού στην όλη διαδικασία ΕΠΕ μέσω μιας διαδικασίας με τέσσερις συνιστώσες: εκπόνηση περιβαλλοντικής μελέτης, διεξαγωγή διαβουλεύσεων, συνεκτίμηση της περιβαλλοντικής μελέτης και των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων και παροχή πληροφοριών σχετικά με τις τελικές αποφάσεις¹⁹⁴.

Η διαφορά μεταξύ της Οδηγίας ΣΜΠΕ και της Οδηγίας ΜΠΕ (85/337/ΕΟΚ) είναι ότι η πρώτη είναι ευρύτερη στο πεδίο εφαρμογής της και εστιάζεται στη λήψη αποφάσεων στα πλαίσια σχεδίων και προγραμμάτων που προτείνονται ή υιοθετούνται από τις δημόσιες αρχές. Η ΣΜΠΕ πραγματοποιείται πολύ νωρίτερα στη διαδικασία λήψης αποφάσεων από την ΜΠΕ και επιτρέπει τον προσδιορισμό και την πιθανή πρόληψη των δυσμενών περιβαλλοντικών επιδράσεων πριν από την αρχή της επίσημης διαδικασίας λήψης αποφάσεων, ενώ η Οδηγία ΜΠΕ αναφέρεται σε μεμονωμένα έργα δημόσια και ιδιωτικά και εστιάζει στον τύπο των επιπτώσεων του έργου, περιορίζοντας τις εναλλακτικές λύσεις που δύνανται να προταθούν. Με άλλα λόγια, πριν την ad hoc, ειδική περιβαλλοντική άδεια, απαιτείται μία ex ante περιβαλλοντική αποδοχή των επεμβάσεων στο περιβάλλον¹⁹⁵.

Επίσης, η Οδηγία ΣΜΠΕ πρωτοπορεί σε σχέση με την Οδηγία ΜΠΕ ως προς την εισαγωγή διατάξεων διαβουλεύσεων με άλλες αρχές, όπως αναλύθηκαν παραπάνω. Επιπλέον, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να διασφαλίσουν επαρκή ποιότητα των περιβαλλοντικών μελετών και να ανακοινώσουν τα συστήματα ποιοτικού ελέγχου στην Επιτροπή, ενώ καινοτομία αποτελεί και η υποχρέωση παρακολούθησης της εφαρμογής των σχεδίων και προγραμμάτων μετά την έκδοση της σχετικής απόφασης, ώστε να εντοπίζονται έγκαιρα απρόσμενες δυσμενείς επιπτώσεις και να καθίσταται δυνατή η λήψη επανορθωτικών μέτρων¹⁹⁶.

193 Π.χ. Οδηγία για τα Νιτρικά (91/676/ΕΟΚ), Οδηγία Πλαίσιο για τα Στερεά Απόβλητα (75/442/ΕΚ), κλπ.

194 Βλαστός Θανάσης, *Οι ευκαιρίες από τη νέα Οδηγία 2001/42/ΕΚ για τις Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις- Το παράδειγμα του τομέα των Μεταφορών*, Περιβάλλον & Δίκαιο, 3/2004, σελ. 334.

195 Δελλής Γιώργος, *Η στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ και οι προεκτάσεις της για το ελληνικό δημόσιο δίκαιο*, σσ. 1-18, σε σελ. 15-18, http://users.uoa.gr/~gdellis/C/2_Dellis_arthro_gia_odigia_2001_42_final.doc διαθέσιμο στις 20.8.2010.

196 Εκμετζόγλου-Newson Θίσβη, *Η Οδηγία 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων*, Περιβάλλον και Δίκαιο, 1/2006, σσ. 73-76, σελ 74.

Συμπερασματικά, η ΣΜΠΕ είναι μια πολυεπίπεδη διαδικασία που καλύπτει διαφορετικά επίπεδα του περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Ο σκοπός της, όπως αυτός υπαγορεύεται στην έκθεση Brundtland και της Ατζέντα 21, είναι να ενσωματώσει περιβαλλοντικούς και αειφορικούς παράγοντες στην χάραξη πολιτικής. Η λογική της αναπτύσσεται στα εξής σημεία και κάνει προφανή την αναγκαιότητά της: α) διαμορφώνει τις περιβαλλοντικές διαστάσεις σε όλα τα επίπεδα λήψης απόφασης, β) συμβάλει αποφασιστικά στον καθορισμό της ανάγκης και του βαθμού επίτευξης των κυβερνητικών πρωτοβουλιών και προτάσεων, γ) αποφεύγει τον αποκλεισμό των επιλογών και των ευκαιριών που προκύπτουν όταν γίνεται η εκτίμηση σε επίπεδο μόνο έργων, δ) καθιερώνει το κατάλληλο πλαίσιο για τις ΕΠΕ σε έργα και ε) εντάσσει ουσιαστικά το περιβάλλον στην όποια απόφαση σχετίζεται με ανθρώπινο έργο/δραστηριότητα και σχέδιο/πρόγραμμα.¹⁹⁷

Η Ελλάδα αναγκάστηκε με καθυστέρηση και αφού μεσολάβησε η παραπομπή της στο ΔΕΚ¹⁹⁸ να ενσωματώσει την Οδηγία 2001/42/ΕΚ με την ΚΥΑ 107017 (ΦΕΚ Β'1225/5.9.2006) «Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ»¹⁹⁹. Η απόφαση αποσκοπεί στη συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ ώστε, στο πλαίσιο μιας ισόρροπης ανάπτυξης, να ενσωματώνεται η περιβαλλοντική διάσταση πριν την υιοθέτηση σχεδίων και προγραμμάτων, με την θέσπιση των αναγκαίων μέτρων, όρων και διαδικασιών για την αξιολόγηση και εκτίμηση των επιπτώσεων που ενδέχεται να έχουν στο περιβάλλον και να προωθείται έτσι η αειφόρος ανάπτυξη και μία υψηλού επιπέδου προστασία του περιβάλλοντος (άρθρο 1). Η ΣΠΕ πραγματοποιείται πριν από την έγκριση ενός σχεδίου ή προγράμματος ή την έναρξη της σχετικής νομοθετικής διαδικασίας, μεταξύ άλλων για τα σχέδια και προγράμματα που εκπονούνται για έναν ή περισσότερους από τους τομείς γεωργίας, δασοπονίας, αλιείας, ενέργειας, βιομηχανίας, μεταφορών, διαχείρισης αποβλήτων, διαχείρισης υδάτινων πόρων, τηλεπικοινωνιών, τουρισμού, πολεοδομικού ή

197 Κασσιός Κων/νος - Μανούρης Γιώργος - Λάμπρου Μάνια, *Η κοινοτική Οδηγία 2001/42/εκ για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων*, σσ. 1-7, σε σελ. 3-4, http://www.psdattm.gr/psdatm/docs/conference/2nd_conference/thematikes_enotites/4_2_%CE%9A_%CE%9A%CE%B1%CF%83%CF%83%CE%B9%CF%8C%CF%82_%CE%93_%CE%9C%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CF%8D%CF%81%CE%B7%CF%82_%CE%9C_%CE%9B%CE%AC%CE%BC%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc, διαθέσιμο στις 15.11.2010.

198 Βλ. Υποθ. C-68/06 για μη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ.

199 Δίκαιος Ελευθέριος, *Περιβαλλοντικό έλλειμμα στην Ελλάδα: εκφάνσεις, αίτια, ευθύνες, διέξοδος*, Δεκέμβριος 2007, σσ. 1-41, σε σελ. 18-20, <http://www.nomosphysics.org.gr/articles.php?artid=3178&lang=1&catid=1> διαθέσιμο στις 20.8.2010.

χωροταξικού σχεδιασμού ή χρήσης γης και τα οποία καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων και δραστηριοτήτων της πρώτης (Α) κατηγορίας (υποκατηγορίες 1 και 2) του Παραρτήματος Ι (πίνακες 1-10) της υπ' αριθμ. 15393/2332/2002 Κοινής Υπουργικής Απόφασης, καθώς και για όλα τα σχέδια και προγράμματα τα οποία στο σύνολό τους ή εν μέρει εφαρμόζονται σε περιοχές του εθνικού σκέλους του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000 (Τόποι Κοινοτικής Σημασίας (Τ.Κ.Σ.) και Ζώνες Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.) και τα οποία ενδέχεται να τις επηρεάσουν σημαντικά (άρθρο 3). Κάθε σχέδιο ή πρόγραμμα υποβάλλεται σε διαδικασία περιβαλλοντικού προελέγχου προκειμένου η αρμόδια αρχή να κρίνει, εάν το εν λόγω σχέδιο ή πρόγραμμα ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και πρέπει κατά συνέπεια να υποβληθεί σε ΣΠΕ. Το άρθρο 5 περιγράφει αναλυτικά τη διαδικασία περιβαλλοντικού προελέγχου. Σε περίπτωση που απαιτείται ΣΠΕ, η αρχή σχεδιασμού εκπονεί Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), στην οποία εντοπίζονται, περιγράφονται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος, καθώς και λογικές εναλλακτικές δυνατότητες (άρθρο 6). Τα σχέδια ή προγράμματα τα οποία ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, υποβάλλονται σε διαδικασία ΣΠΕ, η οποία αποτελεί προϋπόθεση για την έγκριση του εν λόγω σχεδίου ή προγράμματος ή για την έναρξη της σχετικής νομοθετικής διαδικασίας. Κατά τη διαδικασία της ΣΠΕ του σχεδίου ή προγράμματος πραγματοποιείται η διαδικασία διαβούλευσης με τις δημόσιες αρχές και με το ενδιαφερόμενο κοινό (άρθρο 7). Σε περίπτωση που η αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ κρίνει ότι η εφαρμογή ενός σχεδίου ή προγράμματος ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον άλλου κράτους μέλους της ΕΕ ή όταν το ζητήσει ένα κράτος μέλος της ΕΕ, η ως άνω αρμόδια υπηρεσία πριν προβεί στην έγκριση ή μη της υποβληθείσας ΣΜΠΕ διαβιβάζει στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το ταχύτερο δυνατόν αντίγραφο του φακέλου της σχετικής ΣΜΠΕ και καλεί το εν λόγω κράτος μέλος να συμμετάσχει στη διαδικασία ΣΠΕ με την παροχή σχετικής γνωμοδότησης επί της ΣΜΠΕ του σχεδίου ή προγράμματος μέσα σε εύλογη προθεσμία (άρθρο 8). Η αρχή σχεδιασμού, καθώς και κάθε υπηρεσία Περιβάλλοντος με αρμοδιότητα παρακολούθησης περιβαλλοντικών μέσων και παραμέτρων στον τομέα της, παρακολουθούν σε συνάρτηση με την απόφαση έγκρισης της ΣΜΠΕ του σχεδίου ή προγράμματος, τις σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την εφαρμογή του, προκειμένου, να εντοπισθούν εγκαίρως απρόβλεπτες δυσμενείς επιπτώσεις και να ληφθούν τα κατάλληλα επανορθωτικά μέτρα (άρθρο 9). Στο άρθρο 11 προσαρτώνται Παραρτήματα, που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας

απόφασης και αφορούν: το Παράρτημα I αφορά τα σχέδια και προγράμματα για τα οποία απαιτείται εκπόνηση στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης, το Παράρτημα II αναφέρεται στα σχέδια και προγράμματα που υποβάλλονται σε διαδικασία περιβαλλοντικού προελέγχου, το Παράρτημα III ορίζει το περιεχόμενο των ΣΜΠΕ και, τέλος, το Παράρτημα IV περιλαμβάνει το περιεχόμενο του φακέλου διαδικασίας περιβαλλοντικού προελέγχου.

Τα βασικά ζητήματα τα οποία ανακύπτουν από το περιεχόμενο των επί μέρους διατάξεων της ΚΥΑ 107017/2006, μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες. Πρώτον, σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής της ΣΠΕ στην Ελλάδα. Η ΚΥΑ αντιγράφει μεν πιστά την Οδηγία όταν προσδιορίζει, στα άρθρα 2 και 3, τα σχέδια και προγράμματα τα οποία υπόκεινται υποχρεωτικά σε ΣΠΕ, ωστόσο, περιλαμβάνει και το παράρτημα I στο οποίο υποτίθεται ότι απαριθμούνται εξαντλητικά τα συγκεκριμένα σχέδια ή προγράμματα. Το παράρτημα αυτό είναι ελλιπές: για παράδειγμα, δεν μνημονεύει το Γενικό (εθνικό) Χωροταξικό Πλαίσιο Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης του άρθρου 6 του Ν.2742/1999, τον ενεργειακό σχεδιασμό σε επίπεδο ΔΕΣΜΗΕ και ΔΕΣΦΑ²⁰⁰ και τους άξονες τουριστικής ανάπτυξης που χαράσσονται από τον ΕΟΤ δυνάμει του Ν.3270/2004 «Αρμοδιότητες του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και θέματα τουρισμού» (ΦΕΚ 187/Α/11-10-2004) και του ΠΔ 343/2001 «Οργανισμός Διάρθρωσης Υπηρεσιών του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού» (ΦΕΚ. 231/Α/11.10.2001). Δηλαδή, το πεδίο εφαρμογής, σε αντίθεση με την ευρύτητα του πεδίου της Οδηγίας, φαίνεται να περιορίζεται με την ΚΥΑ (άρθρο 3 και Παράρτημα I) στα επιχειρησιακά προγράμματα του Κοινοτικού Πλαισίου και σε όσα σχέδια και προγράμματα χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Γενικευμένη εφαρμογή της ΣΠΕ προβλέπεται μόνον για τους τομείς του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού (Ειδικά και Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού, Ρυθμιστικά, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, κλπ.), καθώς και για επιμέρους σχέδια και προγράμματα που αφορούν τη διαχείριση των υδατικών πόρων και των αποβλήτων, δηλαδή για τομείς αρμοδιότητας του ΥΠΕΧΩΔΕ.²⁰¹ Η απαρίθμηση του παραρτήματος δεν μπορεί παρά να είναι ενδεικτική και προδήλως δεν υπερισχύει των διατάξεων της Οδηγίας. Για τα σχέδια τα οποία ενδέχεται να επηρεάζουν τους οικοτόπους του δικτύου Natura 2000, ο έλληνας νομοθέτης κάνει χρήση της ευχέρειας την οποία φαίνεται να του εκχωρεί η

200 Διαχειριστής Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας και Διαχειριστής Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου, αντίστοιχα.

201 Γιαννακούρου Τζίνα, *Η Οδηγία για τη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση και η ενσωμάτωσή της στην Ελλάδα*, συνάντηση Εργασίας «Τα επίκαιρα και κρίσιμα ζητήματα (επαγγελματικά και θεσμικά) του κλάδου των Πολεοδομών και Χωροτακτών», Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ), 15.02.2007, Αθήνα, σσ. 1-7, σε σελ. 1-3, http://www.sepox.gr/profess/imerides_erg/007_tz_giannak.pdf, διαθέσιμο στις 15.11.2010.

Οδηγία, να ερευνά κατά πόσον οι οικότοποι «επηρεάζονται σημαντικά»²⁰² από το σχέδιο πριν τα υποβάλει σε ΣΠΕ. Δεύτερον, σε σχέση με την τήρηση των διαδικαστικών κανόνων της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ. Προβληματικός φαίνεται ο ορισμός από την ΚΥΑ 107017/2006, του «κοινού» το οποίο δικαιούται να συμμετάσχει στη διαβούλευση της ΣΠΕ. Ο έλληνας νομοθέτης αντιγράφει στο σημείο αυτό τον ορισμό του «ενδιαφερόμενου κοινού» της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ· ωστόσο, όπως επισημάνθηκε παραπάνω, ο ορισμός αυτός είναι στενότερος από εκείνον της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ²⁰³. Υπέρμετρα περιοριστική φαίνεται να είναι και η απαρίθμηση των δημοσίων αρχών με τις οποίες θα πρέπει να διενεργείται διαβούλευση κατά την έννοια του άρθρου 6 παράγραφος 3 της Οδηγίας. Από το στάδιο του «περιβαλλοντικού προελέγχου» αλλά και από την κύρια φάση της διαδικασίας απουσιάζουν εντελώς οι ΟΤΑ πρώτου και δεύτερου βαθμού, σε ότι αφορά τουλάχιστον τα σχέδια και προγράμματα μείζονος σημασίας²⁰⁴. Δεν φαίνεται να συνάδει με τις διατάξεις της Οδηγίας και η ευχέρεια την οποία αναγνωρίζει η ΚΥΑ 107017/2006 ως προς τη διενέργεια η όχι διαβούλευσης με τις ενδιαφερόμενες δημόσιες αρχές σε σχέση με την έκταση και το βαθμό λεπτομερειών οι οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνονται στη στρατηγική περιβαλλοντική μελέτη²⁰⁵. Τρίτον, σε σχέση με την ορθολογική ένταξη της ΣΠΕ στον υφιστάμενο, εθνικό μηχανισμό περιβαλλοντικής εκτίμησης. Ο νομοθέτης απλώς αντιγράφει τις διατάξεις της Οδηγίας χωρίς να μεριμνά για τον τρόπο με τον οποίο, στην πράξη, αφενός δεν θα διενεργούνται επικαλυπτόμενες μελέτες και διαδικασίες περιβαλλοντικής εκτίμησης, αφετέρου θα αξιοποιούνται οι υφιστάμενες κατά την εκπόνηση νέων, είτε στρατηγικού είτε σημειακού χαρακτήρα. Συναφώς, δεν λαμβάνεται καμία ειδική μέριμνα ώστε να κατανέμεται ορθολογικά και εκ των προτέρων, η ΣΠΕ στα περισσότερα στάδια του χωροταξικού και του πολεοδομικού σχεδιασμού. Η ΚΥΑ 107017/2006 αναφέρει μάλιστα ότι τα ειδικά και τα περιφερειακά χωροταξικά πλαίσια, το γενικό πολεοδομικό σχέδιο και άλλα εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού με ειδικότερο αντικείμενο υπόκεινται σε ΣΠΕ, χωρίς ωστόσο να παρέχει καμία απολύτως κατεύθυνση ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα καθοριστεί επί της ουσίας, το βάθος

202 Κατά την έννοια των άρθρων 6 και 7 της Οδηγίας 92/43/ΕΚ.

203 Η ΚΥΑ δεν περιλαμβάνει στο «ενδιαφερόμενο κοινό», εκτός από τους εν δυνάμει θιγόμενους ιδιώτες και τις μη κυβερνητικές οργανώσεις, και κάθε τρίτο οργανισμό ο οποίος προωθεί την προστασία των περιβάλλοντος ή άλλους «ενδιαφερόμενους οργανισμούς», όπως για παράδειγμα ο ΣΕΒ.

204 Άρθρα 5 παρ. 3 και 7 παρ. 4(1) της ΚΥΑ 107017/2006.

205 Στο άρθρο 5 παρ. 4 της Οδηγίας αναφέρεται ότι ως προς το ζήτημα αυτό «διεξάγονται διαβουλεύσεις με τις αρχές». Αντιθέτως, στο άρθρο 6 παρ. 3 της ΚΥΑ ορίζεται πως «αρμόδια αρχή, εφόσον το κρίνει σκόπιμο ... ζητά τη γνώμη των κατά περίπτωση δημοσίων αρχών».

Διπλωματική εργασία *Η διάσταση του περιβάλλοντος στα έργα υποδομών αναπτυξιακού χαρακτήρα στην ΕΕ*
περιβαλλοντικής ανάλυσης και η σχέση των περισσότερων αυτών στρατηγικών
εκτιμήσεων²⁰⁶.

206 Δελλής Γιώργος, *Η στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ και οι προεκτάσεις της για το ελληνικό δημόσιο δίκαιο*, σσ. 1-18, σε σελ. 15-18, http://users.uoa.gr/~gdellis/C/2_Dellis_arthro_gia_odigia_2001_42_final.doc διαθέσιμο στις 20.8.2010.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Βάσει όσων έχουν αναλυθεί, είναι εμφανές ότι η διεθνής περιβαλλοντική σκηνή τα τελευταία χρόνια και κυρίως μετά το Γιοχάνεσμπουργκ, περνά σε μία νέα εποχή, με μετατόπιση του κέντρου βάρους από τα ζητήματα που σχετίζονται αμιγώς με την προστασία του περιβάλλοντος προς μία πιο ολιστική θεώρηση που εκφράζεται μέσω μιας βιώσιμης ανάπτυξης και μιας παγκοσμιοποίησης αποφάσεων και δράσεων. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ κλήθηκε να αναλάβει κεντρικό ρόλο στην ενδυνάμωση της παγκόσμιας περιβαλλοντικής διακυβέρνησης και της διακυβέρνησης για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Το βασικό βήμα για μια ολοκληρωμένη περιβαλλοντική πολιτική είναι η περιβαλλοντική ενσωμάτωση/ολοκλήρωση (Environmental mainstreaming). Σύμφωνα με τον ορισμό που δόθηκε στο πρόγραμμα ανάπτυξης του ΟΗΕ (UNDP), η περιβαλλοντική ολοκλήρωση αναφέρεται στην ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής πολιτικής στις άλλες πολιτικές και συναφείς δραστηριότητες, καθώς και στο συντονισμό και εναρμόνιση, για να διασφαλιστεί η πολιτική συνοχή²⁰⁷. Επομένως, η περιβαλλοντική ολοκλήρωση είναι μια πολιτική αρχή που θέτει το περιβάλλον στο ίδιο επίπεδο με τις οικονομικές και κοινωνικές απαιτήσεις κατά τη λήψη αποφάσεων και, παράλληλα, υπερβαίνει την απλή εφαρμογή της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο εκάστοτε σχέδιο ή πρόγραμμα, καθώς θεωρείται η βασική συνιστώσα της ευρύτερης περιβαλλοντικής στρατηγικής που υιοθετεί μια αρχή.

Η σημασία της περιβαλλοντικής ενσωμάτωσης αναγνωρίζεται στο άρθρο 11 ΣυνθΕΕ (πρώην άρθρο 6 της ΣυνθΕΚ), η οποία αναφέρει ότι "Το υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ποιότητάς του πρέπει να ενσωματώνονται στις πολιτικές της Ένωσης και να διασφαλίζονται σύμφωνα με την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης". Η αρχή της περιβαλλοντικής ενσωμάτωσης αναγνωρίζει ότι, η πολιτική για το περιβάλλον, δεν μπορεί από μόνη της, να επιτύχει τις περιβαλλοντικές βελτιώσεις που απαιτούνται στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης. Πράγματι, πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως οι κλιματολογικές αλλαγές, οι όξινες μολύνσεις και η διαχείριση των αποβλήτων μπορούν να αντιμετωπισθούν μόνο σε συνεργασία μεταξύ των κυριοτέρων οικονομικών παραγόντων και φορέων, όχι μόνο με νομοθετικά μέσα, αλλά με τη χρησιμοποίηση ενός εκτεταμένου μείγματος άλλων μέσων, όπως τα πρότυπα, τα συστήματα πιστοποίησης, τα εθελοντικά προγράμματα και τα οικονομικά μέσα. Επομένως, η διαρκής προστασία του περιβάλλοντος εξαρτάται πολύ από τις πολιτικές που εφαρμόζονται στους τομείς της βιομηχανίας,

207 United Nations Development Programme, UNDP Environmental Mainstreaming Strategy, *A strategy for enhanced environmental soundness and sustainability in UNDP policies, programmes, and operational processes*, June 2004, p.9.

της ενέργειας, των μεταφορών, της γεωργίας και του τουρισμού, που με τη σειρά τους εξαρτώνται επίσης πολύ από την ποιότητα του περιβάλλοντος.

Όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα κεφάλαια, στην περιβαλλοντική ενσωμάτωση δόθηκε θεσμική ώθηση το 1998 με την υιοθέτηση από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της αποκαλούμενης "Διαδικασίας του Cardiff", με την οποία ζητείται από τους διάφορους φορείς του Συμβουλίου, να αναπτύξουν στρατηγικές που να αποσκοπούν στην ενσωμάτωση του περιβάλλοντος στις τομεακές πολιτικές. Η Στρατηγική της Αειφόρου Ανάπτυξης της ΕΕ, που υιοθετήθηκε στο Γκέτεμποργκ το 2001, προχώρησε ένα βήμα πιο μπροστά, ζητώντας την προώθηση των περιβαλλοντικών στόχων προτεραιότητας και της περιβαλλοντικής ενσωμάτωσης, παράλληλα με τους οικονομικούς και κοινωνικούς στόχους. Η στρατηγική παρείχε ένα μακροπρόθεσμο όραμα που περιλαμβάνει το συνδυασμό μιας δυναμικής οικονομίας με την κοινωνική συνοχή και ψηλά περιβαλλοντικά πρότυπα. Η συμμετοχή της Ελλάδας στην ΕΕ συνέβαλε αναμφίβολα στην εξέλιξη της εθνικής περιβαλλοντικής πολιτικής, μέσω της νομοθεσίας, της οικονομικής στήριξης αλλά και της γενικότερης φιλοσοφίας που τη διέπει. Ωστόσο, η εξωγενής πίεση δεν μπορεί από μόνη της να αντισταθμίσει τις διάχυτες αδυναμίες και παθογένειες του πολιτικο-διοικητικού μηχανισμού. Σημαντικό εμπόδιο στην ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης περιβαλλοντικής πολιτικής είναι ότι στην ελληνική πραγματικότητα αυτή δεν είναι, ακόμη, συστηματική. Τα περιβαλλοντικά ζητήματα μέχρι πρότινος βρισκόνταν πολύ χαμηλά στις προτεραιότητες της κρατικής διοίκησης, καθώς ελάχιστα απασχολούσαν την πολιτική συζήτηση ή την απασχολούσαν ευκαιριακά. Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο σχέδιο περιβαλλοντικής πολιτικής, μια σφαιρική, ολιστική προσέγγισή τους. Το πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση είναι η αξιολόγηση των προβλημάτων και της υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος, πράγμα το οποίο προϋποθέτει αξιόπιστα συστήματα μετρήσεων.

Ένας άλλος λόγος που συμβάλλει στην προβληματική ενσωμάτωση περιβαλλοντικών κανόνων και προτύπων είναι η υποτονική συμμετοχή της χώρας στα θεσμικά όργανα της ΕΕ για τα περιβαλλοντικά ζητήματα. Στον τομέα της περιβαλλοντικής πολιτικής, η Ελλάδα είναι απλώς αποδέκτης μιας πολιτικής, που προσπαθεί να προσαρμοστεί στα υψηλότερα περιβαλλοντικά πρότυπα των διαμορφωτών της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής (όπως η Γερμανία και η Δανία), χωρίς να συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση αυτής της πολιτικής και να υπερασπίζεται τις εθνικές ιδιαιτερότητες (τις νησιωτικές ιδιομορφίες – το εκτεταμένο και ευαίσθητο θαλάσσιο περιβάλλον κ.ά.). Έτσι, η γένεση προβλημάτων κατά την υλοποίηση είναι αναμενόμενη, ιδίως όταν υπάρχει σημαντική απόκλιση μεταξύ της κοινοτικής

περιβαλλοντικής πολιτικής και της αντίστοιχης εθνικής. Ένας βασικός λόγος που αυτό συμβαίνει είναι ότι στην πράξη τις περισσότερες φορές τα κείμενα των περιβαλλοντικών Οδηγιών, που αποτελούν το βασικό εργαλείο της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής, ενσωματώνονται αυτούσια στην ελληνική έννομη τάξη, επαναλαμβάνοντας τις διατάξεις τους, με αποτέλεσμα τα κείμενα, τα οποία ενσωματώνονται -τις περισσότερες φορές με μεγάλες καθυστερήσεις και υπό την απειλή κυρώσεων- να είναι ασύνδετα με τους ελληνικούς θεσμούς και συνεπώς ήδη από τη θεσμοθέτησή τους να είναι προβληματικά και προορισμένα να μην εφαρμοστούν στο μεγαλύτερο μέρος τους. Ένα άλλο συναφές πρόβλημα είναι η ύπαρξη παραλείψεων. Πολλές πράξεις προσαρμογής δεν μεταφέρουν το σύνολο των διατάξεων της Οδηγίας, αλλά προβλέπουν για ορισμένα ειδικά θέματα την έκδοση μελλοντικών πράξεων, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν τελικά συγκεκριμένες ρυθμίσεις και οι κοινοτικές Οδηγίες να μένουν ανεφάρμοστες. Έχουμε συνεπώς πληθώρα διατάξεων που στην ουσία δεν έχουν πραγματικά ενσωματωθεί στην ελληνική έννομη τάξη.

Επίσης, η περιβαλλοντική πολιτική, ως πολιτική η οποία αποσκοπεί στην προστασία ενός συλλογικού αγαθού, προϋποθέτει κοινωνική στήριξη. Η κοινή γνώμη, οι μη κυβερνητικές οργανώσεις, η κοινωνία των πολιτών μπορούν να πιάσουν τους πολιτικο-διοικητικούς μηχανισμούς και να βελτιωθεί έτσι το επίπεδο συμμόρφωσης με τις υπερεθνικές δεσμεύσεις. Ωστόσο, στην Ελλάδα η κοινωνική κινητοποίηση σε θέματα περιβάλλοντος είναι υποτονική εν συγκρίσει με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ. Η κοινωνική αντίληψη για τις περιβαλλοντικές αξίες είναι ελλιπτική, ο σεβασμός του δημόσιου χώρου εξαιρετικά περιορισμένος και η κοινωνία των πολιτών ασθενής. Η δράση της πλειονότητας των περιβαλλοντικών οργανώσεων περιορίζεται από την έλλειψη πόρων, μεγάλου αριθμού μελών και κατάρτισης. Βεβαίως, δεν θα πρέπει να λησμονήσουμε ότι τα εθνικά τμήματα διεθνών περιβαλλοντικών μη κυβερνητικών οργανώσεων που δρουν στην Ελλάδα (π.χ. WWF, Greenpeace), όπως και ορισμένες οργανώσεις με πανελλαδική εμβέλεια (π.χ. Ελληνική Εταιρεία για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς) αποκτούν όλο και μεγαλύτερη επιρροή.²⁰⁸

Για την αντιμετώπιση όλων των παραπάνω, αλλά και για την προώθηση μιας ολοκληρωμένης περιβαλλοντικής πολιτικής γίνονται προσπάθειες προκειμένου το

208 Δούση Εμμανουέλα, *Ο εξευρωπαϊσμός της ελληνικής περιβαλλοντικής πολιτικής*, Εισήγηση στο Συνέδριο της Ελληνικής Πανεπιστημιακής Ένωσης Ευρωπαϊκών Σπουδών με θέμα: «Εξευρωπαϊσμός: Θεσμικό πλαίσιο και συγκριτικές αναφορές» που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα την 5η Νοεμβρίου 2009, <http://www.proeuro.gr/articles.php?artid=3474&lang=1&catid=1> διαθέσιμο στις 18.11.2010.

περιβάλλον να αναδειχθεί ως βασική παράμετρος κάθε δραστηριότητας. Σημαντική πρωτοβουλία αποτέλεσε η Εθνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη. Το Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ) συνέταξε το 2002 την Εθνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη, ένα κείμενο που αποτελεί μια συνοπτική καταγραφή των κυρίαρχων πιέσεων πάνω στο περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους, με βάση την οποία χαράσσονται οι βασικές κατευθύνσεις και επί μέρους μέτρα που συγκροτούν την Εθνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη και απεικονίζονται οι ιδιαιτερότητες της χώρας, αντανακλώντας, παράλληλα, και τη συνολική ευρωπαϊκή προσέγγιση στο ζήτημα της αειφορίας. Η Στρατηγική περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, μια συνθετική προσέγγιση που αναδεικνύει σαφείς πολιτικές τομεακής ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής συνιστώσας. Οι πολιτικές αυτές είναι η οικιστική πολιτική, ο ενεργειακός τομέας, οι μεταφορές, η γεωργία και η αλιεία, η βιομηχανία και ο τουρισμός. Ως προς την ενέργεια, αναφέρεται ότι ο στόχος της ενσωμάτωσης στον ενεργειακό τομέα περιλαμβάνει δύο παράλληλες και εξίσου σημαντικές διαστάσεις: την ποσοτική διάσταση, που εκφράζεται με το στόχο μείωσης της ενεργειακής έντασης, δηλαδή του ύψους της ενεργειακής κατανάλωσης που είναι απαραίτητη για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της οικονομίας και της κοινωνίας, και την ποιοτική διάσταση, που εκφράζεται με το στόχο της αύξησης της συμμετοχής των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας αλλά και καθαρότερων συμβατικών καυσίμων στο ενεργειακό μίγμα. Στο κείμενο επισημαίνεται ότι στην Ελλάδα η ιστορική διάρθρωση του ενεργειακού συστήματος αλλά και η ενεργειακή συμπεριφορά παραγωγών και καταναλωτών δεν έχει επιτρέψει σημαντική πρόοδο ως προς τους δύο αυτούς στόχους. Συγκεκριμένα, η ενεργειακή κατανάλωση στην Ελλάδα αυξάνεται στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, με ρυθμούς σημαντικά υψηλότερους από τους ρυθμούς που καταγράφονται στις περισσότερες χώρες της ΕΕ, γι' αυτό είναι επιβεβλημένη η μείωση της ενεργειακής έντασης του συστήματος, η οποία είναι ιδιαίτερα υψηλή, υποδηλώνοντας καθυστερήσεις στην εφαρμογή μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας και την υιοθέτηση αποδοτικών ενεργειακών τεχνολογιών. Παράλληλα, το ελληνικό ενεργειακό σύστημα χαρακτηριζόταν μέχρι πρόσφατα από μια έντονη προσκόλληση σε συμβατικά καύσιμα και για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η αναθεώρησή του. Οι βάσεις για μια τέτοια αναθεώρηση έχουν ήδη τεθεί και προωθούνται συστηματικά τα τελευταία χρόνια, ιδίως με την είσοδο του φυσικού αερίου. Επίσης, το ιδιαίτερα θετικό θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των ΑΠΕ δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη σημαντική αύξηση του ποσοστού συμμετοχής

τους. Στόχος της Στρατηγικής είναι η μείωση της ενεργειακής έντασης της ελληνικής οικονομίας και η διαφοροποίηση του ενεργειακού μίγματος προς την κατεύθυνση φιλικών προς το περιβάλλον ενεργειακών πηγών μέσα από τις εξής δράσεις: ορθολογική χρήση και εξοικονόμηση ενέργειας, ανάπτυξη της συμπαραγωγής για την πλήρη εκμετάλλευση των ενεργειακών πόρων, ταχεία δειύση του Φυσικού Αερίου, δραστική αύξηση της συμμετοχής των ΑΠΕ και αναβάθμιση και διασύνδεση δικτύων ηλεκτρικού συστήματος.

Ως προς τις μεταφορές, η Στρατηγική εντοπίζει τα προβλήματα που δημιουργούνται από την συνεχή αύξηση για μετακινήσεις σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο και θέτει τις βασικές αρχές ενός μακροπρόθεσμου σχεδιασμού που θα επεμβαίνει ενεργά στη διαχείριση της ζήτησης των μεταφορικών συστημάτων. Αυτές είναι η μείωση των συνολικών ρυθμών αύξησης της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών, η μετατόπιση της ζήτησης σε μέσα περισσότερο φιλικά για το περιβάλλον, η βέλτιστη διαχείριση των υποδομών έτσι ώστε η κάλυψη της όποιας ζήτησης να επιτυγχάνεται με το ελάχιστο περιβαλλοντικό κόστος και η επιβάρυνση των χρηστών με το μέρος του εξωτερικού κόστους του μεταφορικού έργου που τους αναλογεί. Στόχος της Στρατηγικής είναι η βελτίωση της οικο-αποδοτικότητας του τομέα των μεταφορών έτσι ώστε οι ανάγκες να καλύπτονται με τον πιο ασφαλή και περιβαλλοντικά φιλικό τρόπο. Οι δράσεις προς την επίτευξη αυτού του στόχου είναι η ανάπτυξη και επέκταση υποδομών μαζικών μέσων μεταφοράς, η αναβάθμιση και επέκταση του οδικού δικτύου, η προώθηση εναλλακτικών καυσίμων, η ενίσχυση και αναβάθμιση των μη οδικών τρόπων μεταφοράς και ιδιαίτερα των σιδηροδρομικών και Θαλάσσιων και η βέλτιστη διαχείριση κυκλοφοριακών ροών.²⁰⁹

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον & Αειφόρος Ανάπτυξη (ΕΠΠΑΑ) 2007-2013 εντάσσεται στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης και βιώσιμης στρατηγικής περιβάλλοντος που προωθεί την ουσιαστική ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις τομεακές πολιτικές (π.χ. μεταφορών, ενέργειας, τουρισμού) και βρίσκεται σε αρμονία με το γενικό πλαίσιο για τις πολιτικές περιβάλλοντος που έχει τεθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η στρατηγική αυτή εξασφαλίζει ότι οι νέες προτάσεις θα αξιολογούνται σωστά από πλευράς περιβαλλοντικών επιπτώσεων και θα τροποποιούνται όπου χρειάζεται, πριν υιοθετηθούν, κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η θετική συμβολή στην υποστήριξη της αειφόρου ανάπτυξης.

209 Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ), *Εθνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη*, Αθήνα, Μάιος 2002, σσ. 1-70 σε σελ. 44-49, http://www.epixeirein.career.teiath.gr/bibliografia/erevnes/PERIBALON_BIOS.pdf διαθέσιμο στις 7.1.2011 .

Σύμφωνα με το Πρόγραμμα, η πραγματική πρόκληση είναι να αναληφθεί δράση η οποία να ανταποκρίνεται σε όλους τους στόχους κατά συνολικό τρόπο. Η ενεργειακή πολιτική και η πολιτική των μεταφορών θεωρούνται ως βασικοί τομείς στους οποίους η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής συνιστώσας είναι επιβεβλημένη.

Συγκεκριμένα, ως προς το θέμα της ενέργειας, τα κυριότερα χαρακτηριστικά του ελληνικού ενεργειακού συστήματος είναι η μεγάλη εξάρτηση από εισαγόμενες πηγές ενέργειας και ιδιαίτερα από το πετρέλαιο, η πολλαπλάσια του κοινοτικού μέσου όρου αύξηση της ενεργειακής ζήτησης, η υψηλή ενεργειακή ένταση, η έλλειψη ισχυρών διασυνδέσεων με τα ευρωπαϊκά δίκτυα φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας και η κυριαρχία του δημόσιου τομέα στις αγορές ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής πολιτικής στην ενεργειακή πολιτική, για την Ελλάδα συνδέεται με την ανάληψη συγκεκριμένων περιβαλλοντικών δεσμεύσεων, ενώ η τήρηση των δεσμεύσεων αυτών εξαρτάται εν πολλοίς από την αύξηση της διείσδυσης του φυσικού αερίου και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας η οποία σήμερα είναι ιδιαίτερα χαμηλή, καθώς σημαντικό μέρος των ενεργειακών αναγκών καλύπτεται με τη χρήση πετρελαιοειδών.

Ως προς τις μεταφορές, η μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο χάρη στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των μέσων μεταφορών συνιστούν οικολογική αναγκαιότητα και τεχνολογική πρόκληση. Η στρατηγική της χώρας για τις οδικές μεταφορές περιλαμβάνει την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) με σύγχρονες προδιαγραφές και με προτεραιότητα στο σύστημα αξόνων ΠΑΘΕ και ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ. Παράλληλη επιδίωξη αποτελεί η συμπλήρωση/αναβάθμιση της αστικής οδικής υποδομής των μητροπολιτικών περιοχών όπου παρατηρείται έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Οι προσπάθειες αυτές, ιδιαίτερα στον τομέα των οδικών μεταφορών, για τη διατήρηση της ποιότητας του αέρα και την καταπολέμηση του θορύβου πρέπει να συνεχιστούν προκειμένου να ικανοποιηθούν οι περιβαλλοντικές επιταγές και να καθησυχαστούν οι πολίτες, χωρίς να τεθεί υπό αμφισβήτηση η ανταγωνιστικότητα του συστήματος των μεταφορών και της οικονομίας. Όσον αφορά στις αερομεταφορές, ο έλεγχος της αύξησης της κυκλοφορίας θα πρέπει να συνδυαστεί παράλληλα με την προστασία του περιβάλλοντος μέσω της δημιουργίας ενός ρυθμιστικού πλαισίου που θα περιλαμβάνει περιβαλλοντικούς κανόνες για να περιορισθούν οι επιβλαβείς συνέπειες στο περιβάλλον. Τα κύρια περιβαλλοντικά ζητήματα που προκύπτουν από τις

αερομεταφορές είναι οι ηχητικές οχλήσεις που προκαλούνται από την κυκλοφορία και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.²¹⁰

Ειδικά ως προς τα μεγάλα έργα υποδομής που αφορούν στους παραπάνω τομείς, θα πρέπει η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κατασκευή του έργου στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον να γίνεται με τρόπο αναλυτικό και τεκμηριωμένο, όχι μόνο για το σύνολο του έργου, αλλά και για μικρότερα κομμάτια αυτού ώστε να μπορεί να εντοπίζονται τεχνοοικονομικά προβλήματα καθώς και να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα κοινωνικής αποδοχής. Επίσης, απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών διαχείρισης του περιβάλλοντος ώστε τα προβλήματα που προκύπτουν να αντιμετωπίζονται άμεσα αλλά και η στατιστική τους επεξεργασία να βοηθήσει ως «τράπεζα πληροφοριών» στο σχεδιασμό των μελλοντικών. Τα τελευταία χρόνια, η πίεση για τη συμπλήρωση της νομοθεσίας και των διαδικασιών για τα περιβαλλοντικά θέματα στα έργα αυτά έχει ενταθεί κυρίως στο τομέα της εφαρμογής τους αλλά και της εμπλοκής όλο και περισσότερων πολιτών και φορέων στις διαδικασίες αυτές.

Για την Ελλάδα στόχος δεν είναι μόνο να παρακολουθήσει τις ευρωπαϊκές εξελίξεις σε θεσμικό επίπεδο και να προσαρμοστεί ονομαστικά σε αυτές, αλλά να συγκλίνει πραγματικά στην ουσία του ευρωπαϊκού περιβαλλοντικού κεκτημένου, και μέσα από τη σύγκλιση αυτή να αντιμετωπίσει τις συγκεκριμένες της ανάγκες που αφορούν τόσο στην περιβαλλοντική προστασία όσο και στην εμπέδωση ενός ιδιαίτερου παραγωγικού υποδείγματος, το οποίο θα αξιοποιεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας (κλίμα, φυσικό περιβάλλον, ιστορία & πολιτισμός, σχετικά υψηλό γενικό μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού, υψηλή κοινωνική συνοχή κλπ) και θα τα συνθέτει στην κατεύθυνση της αειφόρου ανάπτυξης. Είναι φανερό ότι η ουσιαστική προστασία του περιβάλλοντος θα πρέπει να επιδιωχθεί μέσω της οριζόντιας ενσωμάτωσης (incorporation / integration) κριτηρίων βιωσιμότητας στο σύνολο των δημόσιων πολιτικών και κυρίως στις παραδοσιακά «αναπτυξιακές» δημόσιες πολιτικές (μεταφορές, βιομηχανία, ενέργεια, γεωργία, αστική ανάπτυξη), ώστε αυτές να καταστούν εγγενώς βιώσιμες.

210 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον & Αειφόρος Ανάπτυξη (ΕΠΠΑΑ) 2007-2013, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2007, αναλυτικά σσ. 1-220, σε σελ. 97-100, http://www.epper.gr/App_Upload/Files/O%20P%20ENVIRONMENT%20&%20SUST.%20DEVELOP_final_1-10-07.doc διαθέσιμο στις 7.1.2011.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**A. ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ**

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λευκή Βίβλος - Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, COM(85) 310, 1985

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λευκή Βίβλος - Μελλοντική ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών: Μία συνολική προσέγγιση για τη δημιουργία ενός Κοινοτικού πλαισίου για τη βιώσιμη κινητικότητα, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, Δεκέμβριος 1992

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Πράσινη Βίβλος - Προς έναν δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές, COM(95) 691 1995

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λευκή Βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών, COM (2001) 370 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 22ας Ιουνίου 2006 σχετικά με την Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 για τις μεταφορές «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας» COM (2006) 314 τελικό

Απόφαση 2007/60/EK της Επιτροπής της 26ης Οκτωβρίου 2006: ο Εκτελεστικός Οργανισμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (EE L 32/88 της 6.2.2007)

ΟΔΗΓΙΑ 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, (EE L 175 της 05/07/1985 σ. 0040 – 0048)

ΝΟΜΟΣ 1650/1986 (ΦΕΚ 160/A`/16.10.1986) για την προστασία του περιβάλλοντος

ΥΑ 69269/90 (ΦΕΚ 678/B/25-10-90): Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), καθορισμός περιεχομένου ειδικών περιβαλλοντικών μελετών (ΕΠΜ) και λοιπές συναφείς διατάξεις, σύμφωνα με το Ν.1650/1986

ΥΑ ΗΠ 15393/2332/2002 (ΦΕΚ 1022/B`/5.8.2002): Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το αρθ. 3 του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το αρθ. 1 του Ν.3010/02 «εναρμόνιση του Ν.1650/86 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ κ.α (91/A)»

Κ.Υ.Α. 75308/5512/90 (ΦΕΚ Β' 691/2.11.90): Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης των πολιτών και φορέων εκπροσώπησης τους για το περιεχόμενο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των Έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5 του Ν.1650/86

ΟΔΗΓΙΑ 97/11/EK του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 1997, περί τροποποίησης της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ Κοινοτήτων: L 73/5, 14.3.1997)

ΟΔΗΓΙΑ 2003/35/ΕΚ: σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 156/17 25.6.2003)

ΝΟΜΟΣ 3010/2002 (ΦΕΚ 91/Α`/25.4.2002) για την εναρμόνιση του Ν.1650/86 με τις Οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ, διαδικασία οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα και άλλες διατάξεις (άρθρα 1, 2, 3 και 4).

ΟΔΗΓΙΑ 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (Οδηγία ΣΕΠΕ ή ΣΜΠΕ) (ΕΕ L 197/30 21.7.2001)

ΚΥΑ 107017/2006 (ΦΕΚ Β'1225/5.9.2006) «Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ»

ΥΑ ΗΠ 37111/2021/2003 (ΦΕΚ 1391/Β`/29.9.2003) Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων και έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο 2 του αρθ. 5 του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με τις παραγράφους 2 και 3 του αρθ. 3 του Ν.3010/02

B. ΒΙΒΛΙΑ

Δούση Εμμ. Δ., Η Κοινοτική Πολιτική Περιβάλλοντος και η επίδρασή της στην περίπτωση της Ελλάδας, Εκδόσεις Παπαζήση, 2001.

Καράκωστας Ι., Περιβάλλον και Δίκαιο, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 2000.

Κουτούπα - Ρεγκάκου Ευ., Η Διοικητική Διαδικασία Εκτίμησης των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1995.

Μητούλα Ρ., Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & Ανασυγκρότηση του Ελληνικού Αστικού Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2006.

Μούσης Νίκος, Ευρωπαϊκή Ένωση: δίκαιο, οικονομία, πολιτική, 12η αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2008.

Παπαδημητρίου Γ. (επιμέλεια), Η διεύθυνση του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1994.

Πετράκος Γ. - Ψυχάρης Γ., Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2004.

Σκούρτος Μ.Σ., Σοφούλης Κ.Μ., Η περιβαλλοντική πολιτική στην Ελλάδα, εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα, 1998.

Ρόκος Δημ., Από τη "βιώσιμη" ή "αιεφόρο" στην αξιοβίωτη ολοκληρωμένη ανάπτυξη, Εκδόσεις Λιβάνη, Αθήνα, 2003.

Τσάλτας Γ. - Κατσιμπάρδης Κ. (επιμέλεια), Αειφορία και Περιβάλλον: η ευρωπαϊκή και εθνική προοπτική, Εκδόσεις Σιδέρη, Αθήνα, 2004.

Γ. ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

Διοικητική Δίκη, Διμηνιαία επιθεώρηση των Διοικητικών Δικαστηρίων, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου (ΕΕΕυρ), Κέντρο Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Οικονομικού δικαίου (ΚΔΕΟΔ) και Δικηγορικός Σύλλογος Θεσσαλονίκης.

Νόμος και Φύση, Νομικό περιοδικό δικαίου περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης, Εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα.

Περιβάλλον & Δίκαιο (ΠερΔικ), Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

ΤΟΠΟΣ, Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος.

Δ. ΑΡΘΡΑ – ΚΕΙΜΕΝΑ

Αραβώσης Κωνσταντίνος, Η χρήση των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στον σχεδιασμό και την αξιολόγηση έργων, Περιβάλλον και Δίκαιο, 1/2002, σσ. 74-91, σε σελ. 74-81

Βλαστός Θανάσης, Οι ευκαιρίες από τη νέα Οδηγία 2001/42/ΕΚ για τις Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις-Το παράδειγμα του τομέα των Μεταφορών, Περιβάλλον & Δίκαιο, 3/2004, σσ. 334- 339, σε σελ. 74

Γιαννακούρου Τζίνα, Η Οδηγία για τη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση και η ενσωμάτωση της στην Ελλάδα, Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδομών και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ), Τα επίκαιρα και κρίσιμα ζητήματα (επαγγελματικά και θεσμικά) του κλάδου των Πολεοδομών και Χωροτακτών, Αθήνα, 15.02.2007, σσ. 1-7, σε σελ. 1-3, (http://www.sepox.gr/profess/imerides_erg/007_tz_giannak.pdf)

Γουργώτης Λουκάς, Μεταφορές και βιώσιμη ανάπτυξη, σε Γ. Τσάλτας – Κ. Κατσιμπάρδης (επιμ.), Αειφορία και Περιβάλλον: η ευρωπαϊκή και εθνική προοπτική, Εκδόσεις Σιδέρη, Αθήνα, 2004, σσ. 341—350, σε σελ. 341-342

Δελλής Γιώργος, Η στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ και οι προεκτάσεις της για το ελληνικό δημόσιο δίκαιο, σσ. 1-18, σε σελ. 15-18, (http://users.uoa.gr/~gdellis/C/2_Dellis_arthro_gia_odigia_2001_42_final.doc)

Δίκαιος Ελευθέριος, Περιβαλλοντικό έλλειμμα στην Ελλάδα: εκφάνσεις, αίτια, ευθύνες, διέξοδος, Δεκέμβριος 2007, σσ. 1-41, σε σελ. 18-20, (<http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=3178&lang=1&catid=1>)

Δούση Εμμανουέλα, Ο εξευρωπαϊσμός της ελληνικής περιβαλλοντικής πολιτικής, Εισήγηση στο Συνέδριο της Ελληνικής Πανεπιστημιακής Ένωσης Ευρωπαϊκών Σπουδών με θέμα: Εξευρωπαϊσμός: Θεσμικό πλαίσιο και συγκριτικές αναφορές, Αθήνα 5 Νοεμβρίου 2009, (<http://www.proeuro.gr/articles.php?artid=3474&lang=1&catid=1>)

Δωροβίνης Βασίλης, Η Σύμβαση του Άαρχους και η Ελλάδα, HELECO '05, ΤΕΕ, Αθήνα, 3-6 Φεβρουαρίου 2005, σσ. 1-5, σε σελ. 3, (http://library.tee.gr/digital/m2045/m2045_dorovinis.pdf)

Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ), Εθνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη, Αθήνα, Μάιος 2002, σσ. 1-70, σε σελ. 2-6, 27-28, 42-49 και 58-59, (http://www.epixeirein.career.teiath.gr/bibliografia/erevnes/PERIBALON_BIOS.pdf)

Εκμετζόγλου - Newson Θίσιβη, Η Οδηγία 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, Περιβάλλον και Δίκαιο, 1/2006, σσ. 73-76, σε σελ. 73-75

Επιχειρησιακό πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2007-2013 (ΕΠΠΕΡΑΑ), Αθήνα, Σεπτέμβριος 2007, σσ. 1-220, σε σελ. 97-100, (http://www.epper.gr/App_Upload/Files/O%20P%20ENVIRONMENT%20&%20SUST.%20DEVELOP_final_1-10-07.doc)

Ζαγοριανάκος Ευθύμης , Παρουσίαση της Οδηγίας ΣΕΠΕ και διεθνής εμπειρία, Περιβάλλον και Δίκαιο, 3/2004, σσ. 340-352, σε σελ. 340-341 και σελ.344-345

Ζαφειριάδης Κ. - Τζώρτζη Ν.Τ., Περιβαλλοντική διαχείριση και αποκατάσταση στα μεγάλα έργα υποδομής. Παραδείγματα από την εφαρμογή σε μεγάλα γραμμικά έργα από την ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ (Σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ΄) και την Ε.Ο.Α.Ε (Έγνατία Οδός΄), 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας, Βόλος, Μάιος 2005, σσ. 1-17, σε σελ. 3-5, (http://library.tee.gr/digital/m2070/m2070_zafiriadis.pdf)

Καρκαγιάννης Αντώνης, Ανάπτυξη και Περιβάλλον, Ιούνιος 2004, (http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_columns_786701_05/06/2004_10587)

Κασσιός Κων/νος - Μανούρης Γιώργος - Λάμπρου Μάνια, Η κοινοτική Οδηγία 2001/42/εκ για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, σσ. 1-7, σε σελ. 3-4, (http://www.psdadm.gr/psdatm/docs/conference/2nd_conference/thematikes_enotites/4_2_%CE%9A_%CE%9A%CE%B1%CF%83%CF%83%CE%B9%CF%8C%CF%82_%CE%93_%CE%9C%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CF%8D%CF%81%CE%B7%CF%82_%CE%9C_%CE%9B%CE%AC%CE%BC%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc)

Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος, Η ευρωπαϊκή πολιτική που εφαρμόζεται σήμερα στον τομέα της ενέργειας, Απρίλιος 2004, (<http://www.e-boss.gr/eboss/articles/article.jsp?context=103&categoryid=74&articleid=5406>)

Κοκκώσης Χάρης, Αξιολόγηση Προγραμμάτων: η περιβαλλοντική διάσταση, ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών, 7/1994, σσ. 45-56, σε σελ. 45-46

Κούσουλας Γεώργιος, Η έννοια του περιβάλλοντος στην περιβαλλοντική εκπαίδευση, Επιμορφωτικό Σεμινάριο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Β΄ Αθήνας 2002-03, (<http://dide-v-ath.att.sch.gr/perival/02-ARTHRA/04-GK-SEM03-EnoiaPeriv.htm>)

Λαμπρινίδης Μ. - Ψυχάρης Ι. - Καζάζης Ε., Δημόσιες υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: Η περίπτωση της ελληνικής μεταποίησης, ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, 16/2001, σσ. 45-63, σε σελ. 46

Λαζαρέτου Θεοδώρα, Σκέψεις για πληρέστερη νομοθετική ρύθμιση του θεσμού της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), Διοικητική Δίκη, 3(1991), σσ. 1261-1267, σε σελ.1261

Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, Η γένεση της αειφόρου ανάπτυξης και το διεθνές δίκαιο, σε Τσάλτας Γρ., Κατσιμπαρδής Κ. (επιμ.), Αειφορία και Περιβάλλον: η ευρωπαϊκή και εθνική προοπτική, Εκδόσεις Σιδέρη, Αθήνα, 2004, σσ. 133-149, σε σελ. 133

Μανούρης Γεώργιος Κ., Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων και προστασία παράκτιων ζωνών, Περιβάλλον & Δίκαιο, 1/2006, σσ. 63-67, σε σελ. 63 και 65

Μοδινός Μιχαήλ, Η αναπτυξιακή διαδικασία και το περιβαλλοντικό δίκαιο, σε Παπαδημητρίου Γ. (επιμ.), Η διεξόδυση του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1994, σσ. 215-228, σε σελ. 221-222

Μούσουρα Διονυσία, Η έννοια της Ανάπτυξης. Θεωρίες ανάπτυξης – υπανάπτυξης, Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Ιονίων Νήσων (<http://www.ketaionion.gr>), Ιούνιος 2005

Παπαδημητρίου Γ., Οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την Οδηγία 85/337/ΕΟΚ. Ένα παράδειγμα στρεβλής προσαρμογής του ελληνικού προς το κοινοτικό δίκαιο, ΕΕΕυρΔ 1992, 243 επ.

Πολύζος Σεραφείμ, Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: Μια θεωρητική διερεύνηση, ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, 20-21/2003, σσ. 25-49, σε σελ. 26-31

Σαραντοπούλου Μαρία, Τηλεπικοινωνιακό καθεστώς στην Ελλάδα, Ιούλιος 2003, (<http://www.infolaw.gr/articles.asp?ArticleID=579>)

Σαρτζετάκης Ευτύχιος Σ. – Παπανδρέου Ανδρέας Α., Βιώσιμη Ανάπτυξη: Οικονομική Επιστήμη και Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο, Νοέμβριος 2002, σσ. 1-12, σε σελ. 1-2 και 5, ([http://users.uom.gr/~esartz/teaching/genvecon/SD\(PapSartz\).doc](http://users.uom.gr/~esartz/teaching/genvecon/SD(PapSartz).doc))

Σιούτη Γλυκερία, Βιώσιμη ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος, σε Μ.Σ. Σκούρτος, Κ.Μ. Σοφούλης (επιμ.), Η περιβαλλοντική πολιτική στην Ελλάδα, εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα, 1998, σσ. 73-85, σε σελ. 75

Χαροκόπου Τζ., Ο θεσμός της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, σε Παπαδημητρίου Γ. (επιμ.) Η διεύθυνση του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1994, σσ. 91-117, σε σελ. 94

Ε. ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Δραπετσώνας: http://kpe-drapets.att.sch.gr/gr/ti_einai_to_perivalon.htm

Ευropa, Η δικτυακή πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης:
http://europa.eu/pol/trans/index_el.htm

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο:
http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7262_el.htm και
http://www.europarl.europa.eu/news/public/default_el.htm

Image Communication: http://www.image-com.gr/o_ρoλος_των_τηλεπικοινωνιων.html

Υπουργείο Εξωτερικών: <http://www.mfa.gr>

Βικιπαιδεία:
<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%8D%CE%BB%CE%B7:%CE%9A%CF%8D%CF%81%CE%B9%CE%B1>

Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης:
<http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?lang=EL>

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΡΑΣΗ, ΜΚΟ: <http://www.globalaction.gr/show.php>

Πανελλήνιος σύλλογος Διπλωματούχων αγρονόμων και τοπογράφων μηχανικών
<http://www.psdadm.gr>

Νόμος και Φύση, ΜΚΟ για το Περιβάλλον και την Αειφόρο Ανάπτυξη:
<http://www.nomosphysis.org.gr/>

WWF Ελλάς: <http://www.wwf.gr/>

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, <http://www.yme.gr/>.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ:
<http://www.ypeka.gr/> και <http://www.minenv.gr/>

ΕΣΠΑ 2007-2013: <http://www.espa.gr/el/Pages/Default.aspx>

ESPON, Δίκτυο Παρατήρησης Ευρωπαϊκού Χωρικού Σχεδιασμού:
<http://www.espon.eu/main/>

Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων: <http://www.ggde.gr/>

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ): <http://www.eea.europa.eu/el>

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον & Αειφόρος Ανάπτυξη 2007-2013:
<http://www.epper.gr>

